Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5850

17. 10. 96

Sachgebiet 912

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1996

Inhalt

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. August 1996 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1878).

Verzeichnis der Abbildungen im Text

Verzeichnis der Tabellen im Text

Tabellen im Anhang

Karte in der Umschlagtasche

Straßenbaubericht 1996

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I 1993, Seite 1878) berichtet das Bundesministerium für Verkehr dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichtes erstreckt sich bis zum 30. Juni 1996 (Kapitel 1 und 2) sowie 31. Dezember 1995 (Kapitel 3).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1995 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die wichtigsten **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau dargelegt. Es sind dies neben dem **1. Gesetz zur Änderung des Verkehrswegeplanungsvereinfachungsgesetz** vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1840), dessen Geltungsdauer auf Antrag des Bundesrates außer für die Schienenwege nun auch für Bundesfernstraßen auf Ende 1999 verlängert wurde,

- die **Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung,** die im Entwurf dem Bundeskabinett vorliegt, sowie
- **Musterverträge für die Erteilung von Konzessionen zum Bau und Betrieb von Nebenbetrieben an Bundesautobahnen,** die das Bundesministerium für Verkehr zusammen mit den Obersten Baubehörden der Länder erarbeitet hat und die gem. § 15 FStrG im Oktober 1995 in die Bundesstraßenverwaltung eingeführt wurden.

Als Voraussetzung für den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken im Zuge grenzüberschreitender Fernstraßen waren mit den jeweiligen Nachbarstaaten **Grenzbrückenabkommen** zu schließen. Hervorzuheben sind hier

- das unterzeichnete Abkommen über die **Erhaltung der Grenzbrücken** im Zuge der deutschen und polnischen Fernstraßen, ferner
- die vertragliche Vereinbarung mit Polen über den **Bau von Grenzbrücken** im Zuge der **B 97 n (Raum Guben/Gubinek)** und **A 15 (Raum Forst und Erlenholz)** und
- die Unterzeichnung des Abkommens mit der Tschechischen Republik über den **Bau von Grenzbrücken** im Zuge der **A 6 (Waidhaus)** und **B 92 (Raum Schönberg und Voitersreuth).**

Weiterhin hat es im Berichtsjahr u. a. folgende, für den Straßenbau wesentliche Entwicklungen gegeben:

- Knapper werdende Haushaltsmittel für den Straßenbau zwingen dazu – neben Maßnahmen auf anderen Ebenen – weitere Einsparmöglichkeiten im Bereich der technischen und administrativen Planung zu suchen. Ergänzend zu dem 30-Punkte-Katalog über Einsparmaßnahmen, der den Ländern im September 1993 mitgeteilt wurde, ist im Berichtsjahr das **Kostenmanagement** bei Maßnahmen des Bedarfsplanes, deren Kostenentwicklung über der Preissteigerungsrate liegt, eingeführt worden. Das Kostenmanagement sieht Kostenprüfungen und Wirtschaftlichkeitsnachweise in den einzelnen Planungsphasen vor, mit denen die Geschäftsgrundlage für die vom Parlament beschlossenen Maßnahmen erneut geprüft werden soll.

- Der auf der BAB A 555 zur praktischen Erprobung von Systemen zur automatischen Gebührenerhebung durchgeführte **Feldversuch Autobahntechnologien** hat neben vielen positiven Ergebnissen und Impulsen für die Weiterentwicklung der Telematik-Technologien auch gezeigt, daß die Kontrolle der automatischen Gebührenerhebung erhebliche Schwächen aufweist. Aufgrund nicht auszuschließender Systemfehler bei der Erhebung oder Kontrolle wird die Einführung einer Gebührenerhebung für Personenkraftwagen nicht weiter verfolgt. Die Einführung einer automatisch zu erhebenden, streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr erscheint dagegen für eine kleine Teilgruppe der Lkw < 12 t möglich.
- Im Herbst 1995 wurden die Ergebnisse der im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführten **Untersuchung zur Privatisierung von Bundesautobahnen** vorgelegt. In Verbindung mit den Ergebnissen des Feldversuchs Autobahntechnologien kommen die Gutachter im wesentlichen zu folgenden Aussagen:
  - Von einer Totalprivatisierung des Autobahnnetzes wird aufgrund des zu erwartenden geringen Wettbewerbsdrucks bei Privatunternehmen abgeraten.
  - Für einzelne Strecken sollten – in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Bundesländern – Konzessionen vergeben werden, die über netzweit erhobene, streckenbezogene Lkw-Autobahngebühren refinanziert werden sollen.
  - Von der Erhebung einer streckenbezogenen Gebühr bei Pkw wird abgeraten.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die **Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen.** Sie wird maßgeblich beeinflußt durch den Kfz-Bestand. Ende 1995 betrug er im gesamten Bundesgebiet 47,3 Mio. Kfz (+1,5 %).

Aussagen über die Verkehrsentwicklung liegen nunmehr für das gesamte Bundesgebiet vor. In den **alten Bundesländern** lag die **durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge** (DTV)

- auf den Autobahnen bei 46 600 Kfz/24 h (+3,5 %) (Lkw-Anteil: rd. 13,0 %),
- auf den Bundesstraßen bei 9 530 Kfz/24 h (+2,5 %) (Lkw-Anteil: rd. 7,5 %)

und in den **neuen Bundesländern,**

- auf den Autobahnen bei 33 100 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 15,5 %),
- auf den Bundesstraßen bei 7 010 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 8,7 %).

Die **Gesamtfahrleistung** im Straßennetz betrug im Jahr 1995 rd. 604,2 Mrd. Kfz-km. Davon entfielen auf die

- Autobahnen rd. 180,9 Mrd. Kfz-km (Anteil an der Gesamtfahrleistung rd. 30 %),
- Bundesstraßen – außerorts – rd. 129,6 Mrd. Kfz-km (Anteil an der Gesamtfahrleistung rd. 21 %).

Die Fahrleistungen haben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr auf den Autobahnen stärker zugenommen als auf den Bundesstraßen. Die Zahlen zeigen, daß sich der Verkehr nach wie vor auf den Autobahnen konzentriert. Der Anteil der Bundesfernstraßen an den Verkehrsleistungen (in P-km und t-km) liegt wegen der überdurchschnittlichen Auslastung im Fernverkehr deutlich über den Kfz-Fahrleistungsanteilen.

Nach dem vom Bundestag am 22. Juni 1995 verabschiedeten Bundeshaushalt sind für den Bereich der Bundesfernstraßen im Jahr 1995 nunmehr Ausgaben in Höhe von 10 655,6 Mio. DM (SOLL) und gemäß der geltenden Finanzplanung (Kabinettbeschluß vom 10. Juli 1996) bis 2000 jährlich 10 133,0 Mio. DM (SOLL) geplant.

Für Kapitel 12 10 des Bundeshaushaltes wurden **im Jahr 1995** insgesamt 10 658,0 Mio. DM (IST) eingesetzt. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf **alte und neue Bundesländer:**

– alte Bundesländer:	6 802,9 Mio. DM
– Investitionen	5 399,5 Mio. DM
– Nichtinvestitionen	1 403,4 Mio. DM

- neue Bundesländer: 3 855,1 Mio. DM
  - Investitonen 3 420,9 Mio. DM
  - Nichtinvestitionen 434,2 Mio. DM.

Nach Abzug der Mittel für Eisenbahnkreuzungen fremder Baulastträger sind rd. **10,5** Mrd. DM für Bundesfernstraßen verwendet worden.

Für die **Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen,** die der Kapazitätserweiterung dienen **(Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel),** sind insgesamt 4 116,4 Mio. DM aufgewendet worden. Es wurden im Jahr 1995 folgende Bauleistungen erbracht:

- **Bundesautobahnen** (Ausgaben rd. 2,7 Mrd. DM):

  Neubau 78,6 km
  - 27,4 km 4streifig,
  - 6,1 km 1. Fahrbahn,
  - 45,1 km 2. Fahrbahn, Ergänzung einer BAB, Aufstufung der 1. Fahrbahn,

  Erweiterung 4 auf 6 Fahrstreifen 111,7 km
  - 52,7 km zweibahnig,
  - 23,3 km 1. Fahrbahn,
  - 35,7 km 2. Fahrbahn.
- **Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen** (Ausgaben rd. 1,5 Mrd. DM):

  Neu- und Ausbau 202,2 km
  - 36,6 km 4streifig,
  - 165,6 km 2streifig.

Wichtige Verkehrsfreigaben von Teilstrecken im Zuge von Bundesfernstraßen waren

- A 12 Berlin–Frankfurt/Oder (nördlicher Teil der Oderbrücke)
- A 15 Lübbenau–Forst (2. Fahrbahn zwischen AD Spreewald und Forst)
- A 31 Emden–Bottrop (2 Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von rd. 13,5 km)
- A 70 Schweinfurt–Bayreuth (12 km Teilstrecke)
- A 100 Stadtring Berlin (Bereich Sachsendamm)
- A 250 Hamburg–Lüneburg (15 km Teilstrecke: Winsen-Ost–Lüneburg).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 54 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit einer Länge von 183,4 km für den Verkehr freigegeben. Insgesamt wurden für den Bau von Ortsumgehungen im Berichtsjahr 894,8 Mio. DM ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutsche Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr aus dem Straßenbauplan 45,1 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 182,7 Mio. DM aufgewendet. Im Rahmen des **Radwegeprogramms** sind im Berichtsjahr rd. 500 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden. Hierfür wurden 170 Mio. DM aufgewendet. Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 sieht das Radwegeprogramm den Bau von insgesamt 4 500 km vor.

Für **Maßnahmen des Umweltschutzes** wurden im Berichtsjahr rd. 790 Mio. DM aufgewendet, davon im Zusammenhang mit Neu- und Ausbaumaßnahmen rd. 323 Mio. DM. Für den Lärmschutz (Lärmvorsorge und Lärmsanierung) wurden davon 56 Mio. DM investiert und damit rd. 41 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 63 km Lärmschutzwände errichtet sowie 48 000 m^2 Lärmschutzfenster finanziert. Für Naturschutz und Landschaftspflege einschließlich Grünflächen- und Biotoppflege wurden rd. 467 Mio. DM aufgewendet.

1. Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Ende des Jahres 1995 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 228.889 km Länge.

Dieses Straßennetz setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 1. Januar 1996):

– **Bundesfernstraßen**	**52 919 km**
– Bundesautobahnen	11 190 km
– Bundesstraßen	41 729 km
– **Übrige überörtliche Straßen**	**175 970 km**
– Landesstraßen	86 717 km
– Kreisstraßen	89 253 km

In **Abbildung 1** und Anhang, **Tabelle 17,** ist die Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes dargestellt.

Das Fernstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland muß, obwohl es bereits hohe Sicherheitsstandards besitzt, durch Neu- und Ausbau in verstärktem Maße in den neuen Bundesländern – sowie durch Erhaltungsmaßnahmen generell der in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Nachfrage im Personen- und Güterverkehr weiter angepaßt werden.

1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Sie wird maßgeblich beeinflußt durch den Kraftfahrzeugbestand.

– Kraftfahrzeuge

Bis Ende des Jahres 1995 wurde für das gesamte Bundesgebiet ein Bestand von 47,3 Mio. Kfz ermittelt (Zunahme gegenüber dem Vorjahresbestand: 1,5 %). Davon waren rd. 40,4 Mio. Pkw, von denen 31,6 Mio. Pkw (rd. 78 %) als schadstoffreduzierte Fahrzeuge anerkannt waren (Zunahme gegenüber dem Vorjahresbestand: 31,3 %). Der Pkw-Bestand hat rd. 1,5 %, der Bestand der LKW um rd. 3,8 % und der der übrigen Kfz um rd. 9,2 % gegenüber 1994 zugenommen. **Abbildung 2** zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 498 Pkw/1 000 Einwohner (EW) (1994: 491 Pkw/1 000 EW).

Abbildung 1: Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
– gerundete Längen (km) jeweils am 1. Januar des Jahres –

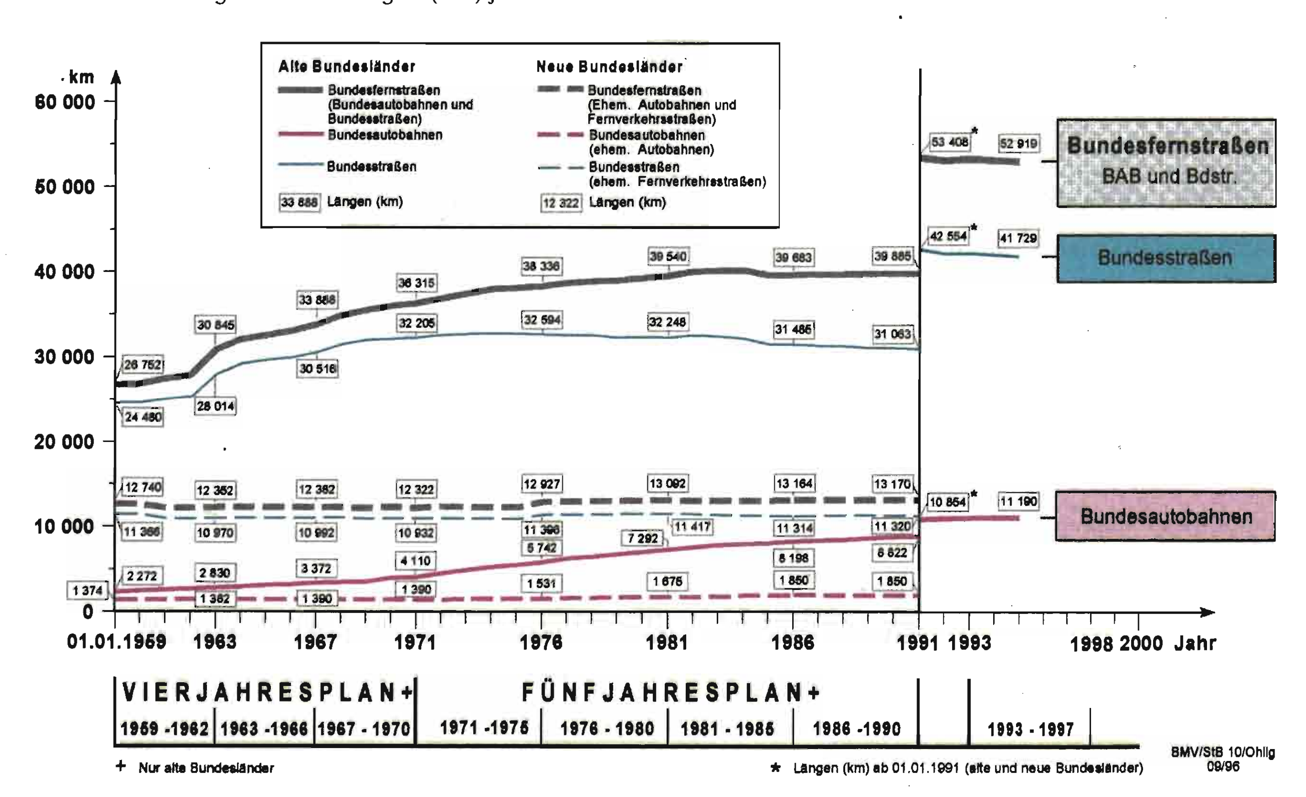
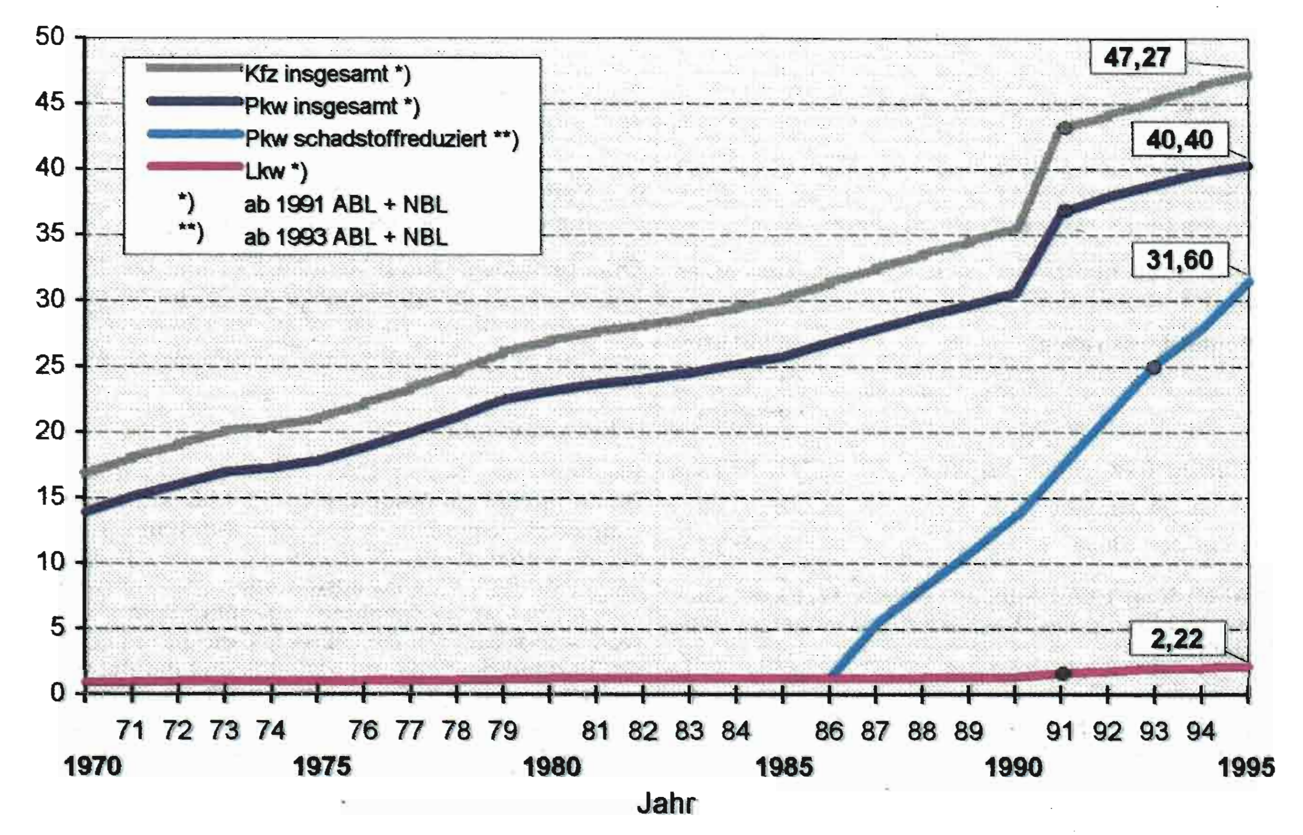


Abbildung 2: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes
(Zahlen jeweils am 1. Juli)



ABL – alte Bundesländer
NBL – neue Bundesländer
Quelle: a) Verkehr in Zahlen, Bestand für die neuen Bundesländer
b) 1991 bis 1993 Berechnungen des DIW

– Verkehrsstärken

Die über das Jahr gemittelten Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) betrugen in den **alten Bundesländern** auf den

Bundesautobahnen 1995: rd. 46 600 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 13,0 %) [1])
(1994: 45 800 Kfz/24 h) und auf den

Bundesstraßen – außerorts – 1995: rd. 9 530 Kfz/24 h (Lkw-Anteil rd. 7,5 %) [1])
(1994: 9 470 Kfz/24h).

In den **neuen Bundesländern** betrugen die DTV-Werte auf den

Bundesautobahnen 1995: rd. 33 100 Kfz/24 h Lkw-Anteil: rd. 15,5 % (1994: rd. 30 900 Kfz/24 h)

und auf den

Bundesstraßen – außerorts – 1995: rd. 7 1010 Kfz/24 h Lkw-Anteil: rd. 78,7 % (1994: rd. 6 940 Kfz/24 h)

[1]) Quelle: Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1995

Die Entwicklung der Verkehrsstärken in den alten Bundesländern seit 1952 zeigt **Abbildung 3.** Zur kontinuierlichen Erfassung von Verkehrsbelastungen waren bis Ende 1995 im gesamten Bundesgebiet etwa 1 128 Zählstellen im Fernstraßennetz in Betrieb.

– Fahrleistungen

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr folgende Kfz-Fahrleistungen erbracht:

Gesamtes Straßennetz 604,2 Mrd. Kfz km (100 %) [1])

davon

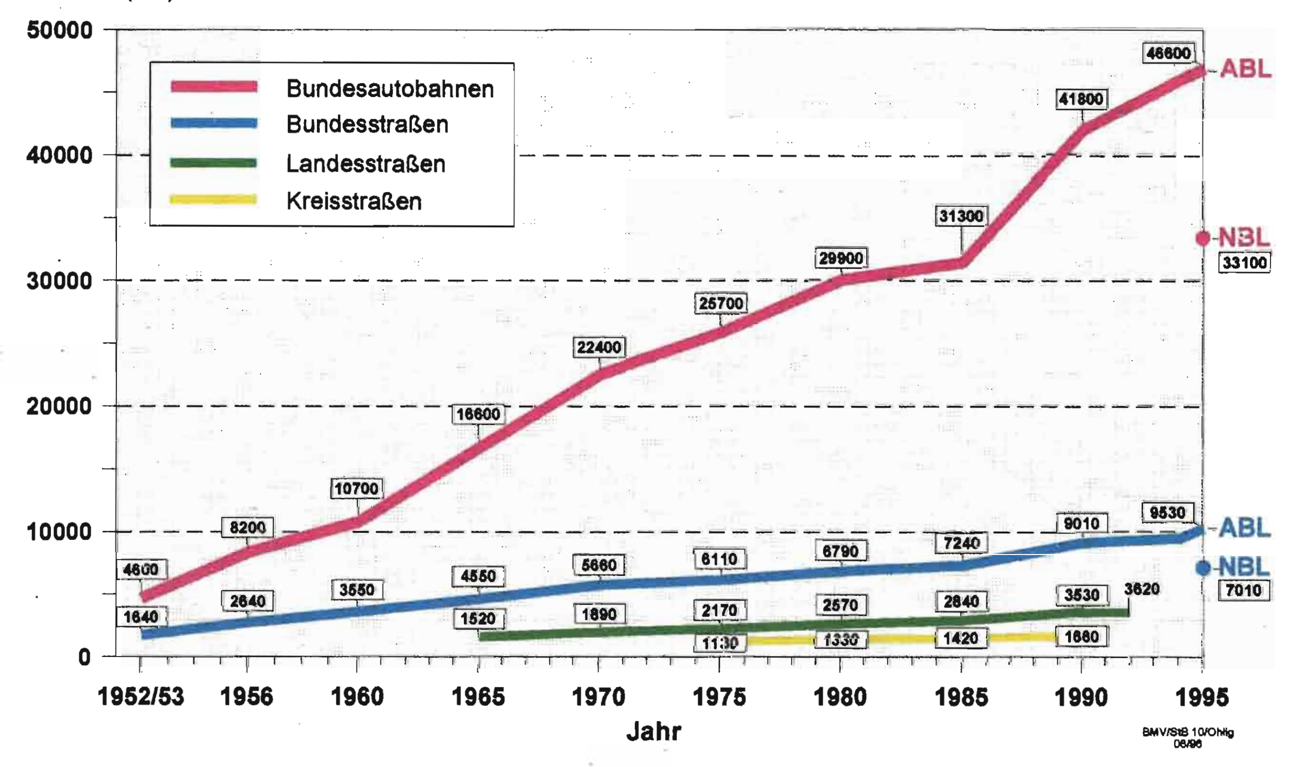
Bundesfernstraßen (nur außerorts) 310,5 Mrd. Kfz km (rd. 51 %) [1])

davon

- Bundesautobahnen 180,9 Mrd. Kfz km (rd. 30 %) [1])
- Bundesstraßen 129,6 Mrd. Kfz km (rd. 21 %) [1]).

[1]) Quelle: Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1995

Abbildung 3: Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen – alte Bundesländer und ab 1995 neue Bundesländer –



ABL – alte Bundesländer
NBL – neue Bundesländer

Bemerkenswert ist die Konzentration des Kfz-Verkehrs auf den Autobahnen. Mit einem Längenanteil von rd. 1,8 % des gesamten Straßennetzes übernehmen sie rd. 30 % der gesamten Kfz-Fahrleistungen.

Der Anteil der Bundesfernstraßen an den **Verkehrsleistungen im Straßenverkehr** unterstreicht deren Bedeutung noch eindrucksvoller. Rund 63 % der Verkehrsleistungen im Personenverkehr (P-km) und rd. 72 % der Verkehrsleistungen im Güterverkehr (t-km) stehen einem Anteil an der Jahresfahrleistung von 51 % gegenüber.

Die Entwicklung der Jahresfahrleistung ist in **Abbildung 4, Seite 10** dargestellt.

– Baustellen auf Autobahnen –

Bauarbeiten an Betriebsstrecken sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar.

Im Berichtsjahr waren etwa 750 Baustellen (Vorjahr: 520) von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) an Bundesautobahnen erforderlich. Im Rahmen der bundesweiten Baubetriebsplanung werden die Maßnahmen untereinander mit dem Ziel koordiniert, daß unnötige Beeinträchtigungen des Verkehrs vermieden und die Bauabläufe optimiert werden. In den neuen Bundesländern sind allerdings aufgrund der hohen Zahl und der Dringlichkeit aller Baumaßnahmen Beeinträchtigungen zum Teil unvermeidbar. Die Anfang Mai 1996 vom Bundesministerium für Verkehr u. a. an die Pressemedien herausgegebene Übersichtskarte **„Baustellen an Bundesautobahnen in der Hauptreisezeit 1996"** (Stand: 1. Mai 1996) soll dazu beitragen, daß sich der Verkehr auf die aktuelle Baustellensituation einrichtet und auf Alternativrouten ausweicht. Diese und weitere Informationen sind auch in der Broschüre **„Reisezeit"** enthalten, die das Bundesministerium für Verkehr ebenfalls seit Mai 1996 für Urlaubsreisende bereithält.

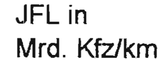
1.3 Verkehrsmarkt in Deutschland

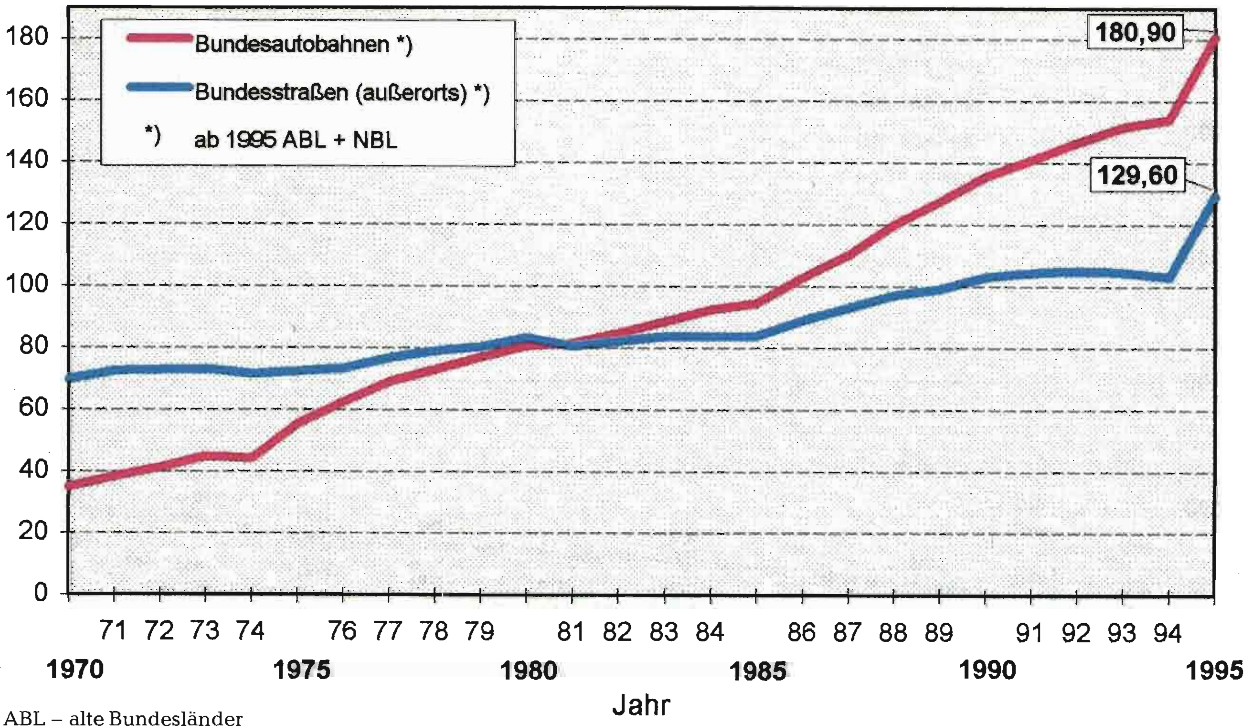
Für die Planung der Bundesfernstraßen ist die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung und die daraus abzuleitende Nachfrage nach Verkehrsleistungen der verschiedenen Verkehrsträger maßgebend.

Das Ifo-Institut hat zur Entwicklung des Verkehrs im Jahr 1996 eine Prognose[1]) vorgelegt, die die Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Rahmens mit Wachstumsraten des Bruttoinlandproduktes in Ostdeutschland von 5,5 % und in Westdeutschland von 0,5 % (insgesamt 1,75 %) eher zurückhaltend ein-

[1]) Ifo-Institut: Verkehrskonjunktur 1996: Moderater Aufschwung setzt sich fort aus Ifo-Wirtschaftskonjunktur Nr. 2, München Februar 1996

Abbildung 4: Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen – alte Bundesländer –





ABL – alte Bundesländer
NBL – neue Bundesländer

Quelle: 1) Verkehr in Zahlen
2) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

schätzt. Der private Verbrauch soll sich danach um +2,5 %, die Investitionen sollen sich um –1 % und die Exporte um +4 % verändern.

Der Pkw-Bestand soll in Westdeutschland leicht und in Ostdeutschland etwas stärker zunehmen. Mit einer Fahrzeugdichte von 458 Fahrzeugen auf 1 000 Einwohner würde in Ostdeutschland dann knapp 90 % der westdeutschen Fahrzeugdichte erreicht sein **(vgl. Abbildung 5, Seite 11)**. Insgesamt wird Mitte 1996 ein Pkw-Bestand von 41 Mio. Fahrzeugen erwartet.

Im Individualverkehr, für den nach der Mineralölsteuererhöhung 1994 keine neuen Belastungen erwartet werden, wird von Ifo eine Zunahme von knapp 2 % vorausgeschätzt. Der öffentliche Personennahverkehr soll um knapp 1 % zunehmen (insbesondere wegen der steigenden Zahl der Auszubildenden). Im Schienennahverkehr wird infolge der ab 1. Januar 1996 wirksamen Regionalisierung mit einer spürbaren Ausweitung des Angebotes gerechnet. Die Zahl der Fahrten im Schienennahverkehr dürfte bundesweit um 1,5 % zunehmen. Im Schienenpersonenfernverkehr wird ein Anstieg um rd. 1 % erwartet. Mit einem Zuwachs des Passagieraufkommens um 6,5 dürfte der Luftverkehr wiederum expandieren.

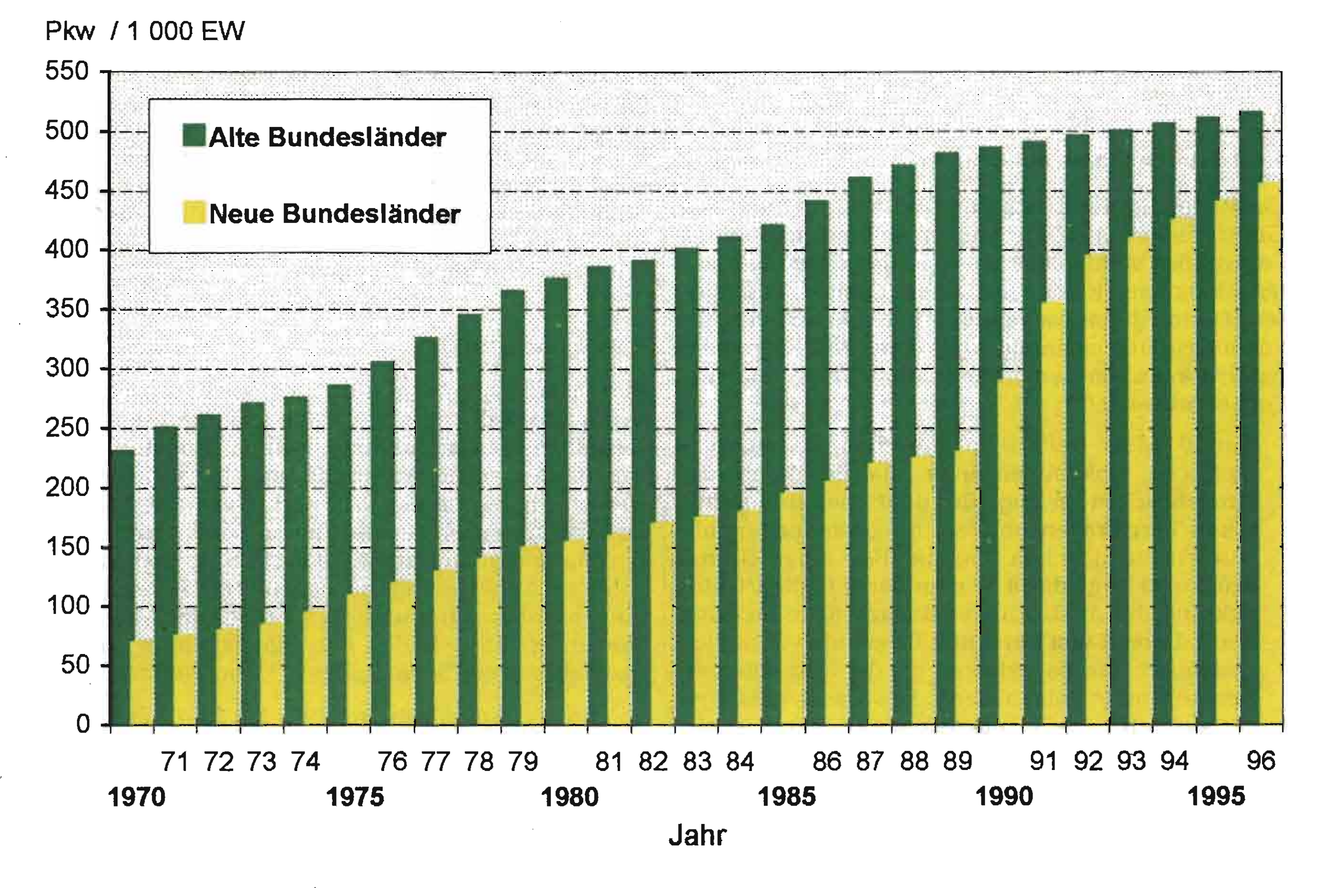
Für den Güterverkehr der Eisenbahnen wird von Ifo wie schon 1995 auch ein leichter Rückgang vorausgesehen (schwache Montankonjunktur, weitere rückläufige Braunkohletransporte in Ostdeutschland). Die Aussichten des kombinierten Verkehrs werden 1996 insgesamt günstiger beurteilt. Der Verkehr der Binnenschiffahrt wird sich leicht erhöhen. Ein deutliches Wachstum wird wiederum für den Straßengüterverkehr erwartet, der im Fernverkehr um rd 3 % zunehmen dürfte (besonders deutlich die Fahrzeuge ausländischer Unternehmen mit knapp 5 %). Für den Straßengüternahverkehr wird sich das Wachstum gegenüber 1995 verlangsamen (rückläufige Baukonjunktur), aber immer noch rd. 2 % betragen.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

1.4.1 Änderungen in der Straßenbaugesetzgebung und deren Umsetzung

Das **Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz**, das am 19. Dezember 1991 in Kraft getreten ist und das für Straßenbaumaßnahmen des Bundes auf fünf Jahre beschränkt war, hat dazu beigetragen, daß insbesondere in den neuen Bundesländern Planungen spürbar schneller durchgeführt werden konnten, als das nach der vorherigen Gesetzeslage möglich gewesen wäre. Wesentliche Teile sind inzwischen in das Bundesfernstraßengesetz übernommen worden und gelten damit im ganzen Bundesgebiet. Einzelne be-

Abbildung 5: Entwicklung der Pkw-Dichte in den alten und den neuen Bundesländern (einschließlich ehemaliger DDR) (jeweils am 1. Juli)



Quelle: KBA, StBA, Statistisches Amt der DDR, Ifo Institut

sondere Bestimmungen tragen den Besonderheiten in den neuen Bundesländern Rechnung. Hierzu gehört die Möglichkeit der Kommunalaufsichtsbehörden, einen Vertreter des Eigentümers zu bestellen, wenn die Eigentumsverhältnisse an einem Grundstück ungeklärt sind, sowie der einzügige Gerichtsweg zum Bundesverwaltungsgericht.

Auf Antrag des Bundesrates wurde durch das **Erste Gesetz zur Änderung des Verkehrswegeplanungsvereinfachungsgesetz** vom 15. Dezember 1995 BGBl. I S. 1840 die Geltungsdauer des Gesetzes auch für Bundesfernstraßen auf Ende 1999 verlängert.

Der Entwurf der **Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung** – 24. BImSchV – liegt dem Bundeskabinett vor. Die Verordnung wird Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen regeln. Hierfür ist die nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz erforderliche Anhörung der beteiligten Kreise einschließlich der für den Umweltschutz, für den Verkehr und für den Straßenbau zuständigen Ministerien der Länder sowie der kommunalen Spitzenverbände durchgeführt worden. Der Erlaß der Verordnung, die mit Zustimmung des Bundesrates ergeht, ist noch für das Jahr 1996 vorgesehen.

Im Oktober 1995 wurden die vom Bundesministerium für Verkehr und den obersten Baubehörden der Länder erarbeiteten **Musterverträge für die Erteilung von Konzessionen zum Bau und Betrieb** von Nebenbetrieben an Bundesautobahnen gemäß § 15 FStrG in der Bundesstraßenverwaltung eingeführt.

Für alle Nebenbetriebe der Autobahn Tank & Rast AG und der Ostdeutschen Autobahntankstellen Gesellschaft (OATG) sowie den sonstigen Nebenbetrieben sind öffentlich-rechtliche Verträge nach diesen Mustern abzuschließen. Damit ist ein wesentlicher Teil des rechtlichen Rahmens für privaten Bau und Betrieb der Nebenbetriebe an Bundesautobahnen fertiggestellt.

1.4.2 Rechtsprechung

Zur Rechtssicherheit und damit zur Beschleunigung der Planung hat das **EuGH-Urteil** vom 11. August 1995 (RS C-431/92) zum Großkraftwerk Großkrotzenburg beigetragen, wonach den Anforderungen der europäischen UVP-Richtlinie inhaltlich auch ohne förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung entsprochen werden kann. Vom **Bundesverwaltungsgericht** wird in ständiger Rechtsprechung vertreten, daß die Nichteinhaltung von Verfahrensbestimmungen – wie z. B. der europäischen UVP-Richtlinie – für sich genommen nicht zur Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses führt, wenn nicht nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit besteht,

daß die Planungsbehörde ohne den Fehler anders entschieden hätte (BVerwG, Beschluß vom 29. September 1995 – 4 B 132.95, Urteil vom 25. Januar 1996 – 4 C 5.95). Das Gericht vertritt damit den Grundsatz der Planerhaltung und wirkt damit planungsfreundlich.

1.4.3 Internationale Abkommen

Zur Regelung der Errichtung und Unterhaltung von Grenzbrücken im Zuge von grenzüberschreitenden Fernstraßen werden mit den jeweiligen Nachbarstaaten Abkommen (Grenzbrückenabkommen) geschlossen. Darin ist vorgesehen, daß bereits nach der Abkommensunterzeichnung mit dem Bau begonnen werden kann. Im Berichtszeitraum wurden folgende Fortschritte erzielt:

- Am 20. März 1995 ist in Warschau das deutsch-polnische Abkommen über die Erhaltung der **Grenzbrücken im Zuge der deutschen und polnischen Fernstraßen** unterzeichnet worden. Ferner wurden am gleichen Tag der Bau einer **Grenzbrücke im Zuge der B 97 n im Raum Guben/Gubinek** und der Ausbau einer **Grenzbrücke im Zuge der A 15 im Raum Forst und Erlenholz** vertraglich vereinbart. Die Bauarbeiten für die letztgenannte Brücke sind in vollem Gang. Das Gesetzgebungsverfahren für das jeweilige Vertragsgesetz ist abgeschlossen, die Verkündung im Bundesgesetzblatt wird in Kürze erfolgen.
- Am 12. Juli 1995 wurden in Prag die deutsch-tschechischen Abkommen über den Bau einer **Grenzbrücke im Zuge der A 6** im Raum Waidhaus und Roßhaupt (CR) sowie über den Bau einer **Grenzbrücke im Zuge der B 92** im Raum Schönberg und Voitersreuth (CR) unterzeichnet. Die jeweiligen Gesetzgebungsverfahren sind eingeleitet.
- Am 9. Februar 1996 ist das Vertragsgesetz zu dem deutsch-luxemburgischen Abkommen vom 18. April 1994 über den Bau einer **Grenzbrücke im Zuge der A 8** im Raum Perl und Schengen verkündet worden und anschließend das Ratifikationsverfahren eingeleitet worden. Der Baubeginn der Autobahnbrücke ist für 1996 vorgesehen.

1.5 Finanzierung

1.5.1 Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000

– Gesamtansatz

Dem Fünfjahresplan liegen der Finanzplan des Bundes 1993 bis 1997 vom 13. Juli 1993 und die Entscheidungen zu den Bundeshaushalten 1993 und 1994 zugrunde. Danach waren für Kapitel 12 10 (Bundesfernstraßen) in den Jahren 1993 und 1994 Ausgaben in Höhe von 10 757,3 Mio. DM und für die Jahre 1995 bis 2000 ein Ansatz in Höhe von 10 600,0 Mio. DM eingeplant.

– West/Ost-Aufteilung

Nach dem Bundesverkehrswegeplan 1992 wird angestrebt, die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern zügig an den Ausbaustandard der alten Bundesländer heranzuführen. Diesem Ziel wird durch eine überdurchschnittliche Mittelzuweisung für die neuen Bundesländer Rechnung getragen. Dabei soll vor allem die Finanzierung des hohen Nachholbedarfs und der VDE sichergestellt werden. Etwa Mitte des nächsten Jahrzehnts wird die West/Ost-Aufteilung kontinuierlich an die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans angepaßt.

– Ausgabenstruktur

Der Mittelansatz für die Bundesfernstraßen berücksichtigt zunächst die im wesentlichen indisponiblen Ausgaben für Unterhaltung, Betrieb, Erhaltungsaufwendungen sowie Aufwendungen für weitere notwendige Investitionen, wie z. B. Um- und Ausbau, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, Lärmschutz sowie Zuwendungen an fremde Baulastträger. Diese indisponiblen Aufwendungen machen etwa 55 % der Gesamtausgaben für Bundesfernstraßen aus. Die verbleibenden 45 % bilden den Finanzrahmen für die Maßnahmen des Bedarfsplanes (Hauptbautitel).

Im Fünfjahresplanzeitraum 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 werden in den **neuen Bundesländern** die Ausgaben für die Investitionen außerhalb der Hauptbautitel durch die Finanzierung des hohen Nachholbedarfs bestimmt.

In den **alten Bundesländern** werden die Ausgaben für Investitionen außerhalb der Hauptbautitel durch den weiter zunehmenden Erhaltungsbedarf steigen und den finanziellen Spielraum für Erweiterungsinvestitionen nach dem Bedarfplan weiter einschränken.

Die **Finanzierung der VDE** erfolgte zunächst entsprechend dem Planungs- und Baufortschritt innerhalb der Hauptbautitel- Ansätze-West bzw. -Ost. Ab 1996 erreichen die Investitionen für die VDE den Maximalwert von 2,4 Mrd. DM, der die Mittel für die übrigen Vorhaben des Fünfjahresplanes entsprechend schmälert.

Allerdings ist mit einem Anteil von zwei Dritteln der Bedarfsplaninvestitionen einschl. der VDE für die neuen Länder ein Maß erreicht, das keine weitere Erhöhung zuläßt. Die Bedarfsplaninvestitionen in den alten Bundesländern befinden sich damit auf einem Minimalniveau, das aus verkehrs-, investitions- insbesondere aber auch aus beschäftigungspolitischen Gründen nicht unterschritten werden sollte.

1.5.2 Finanzierungsrahmen Bundeshaushalt 1996 und mittelfristige Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 1996 vom 15. Dezember 1995 wurde am 22. Dezember 1995 verkündet (BGBl. I, Seite 1793).

Der Entwurf des Bundesfernstraßenhaushaltes 1996 (Kap. 12 10) sah gegenüber der bisherigen Finanzplanung eine Reduzierung von 500 Mio. DM auf 9,9 Mrd. DM vor. Durch intensive Bemühungen im

Rahmen der parlamentarischen Haushaltsberatungen ist es gelungen, den Bundesfernstraßenhaushalt auf 10 133,3 Mrd. DM aufzustocken.

Durch Umschichtungen und weitere Einsparungen an anderer Stelle konnten dabei die Investitionsansätze innerhalb dieses Rahmens um rd. 250 Mio. DM erhöht werden. Damit stehen für Maßnahmen des Bedarfsplanes sogar 300 Mio. DM zusätzlich zur Verfügung. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Mehreinnahmen aus der Straßenbenutzungsgebühr für Lkw bis zu 100 Mio. DM für den Bundesfernstraßenbau zu verwenden, so daß die Finanzierung der Bedarfsplanprojekte insgesamt um 400 Mio. DM verbessert werden kann.

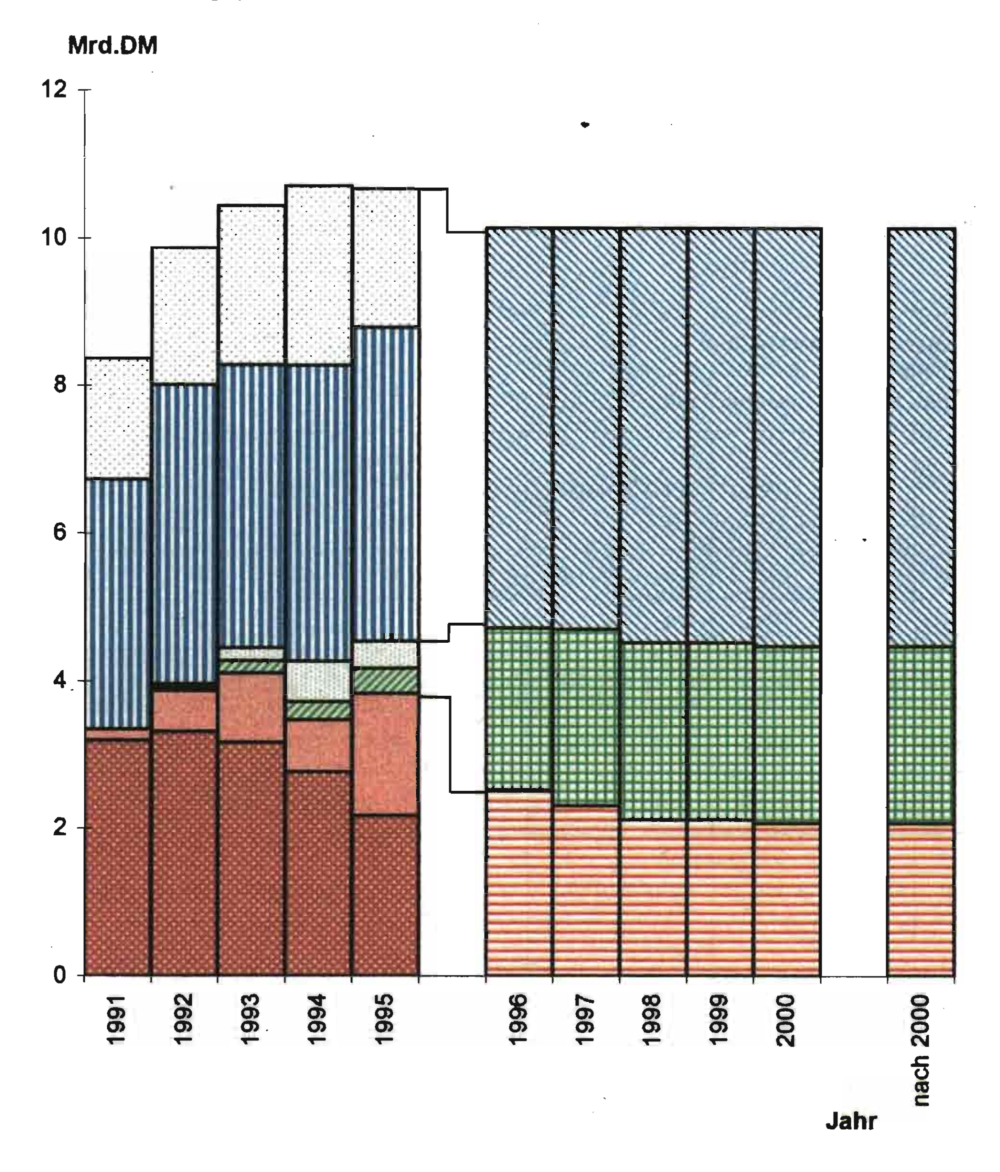
In der mittelfristigen Finanzplanung für die Folgejahre 1997 bis 2000 ist ein gleich hoher Gesamtansatz wie im Haushalt 1996 vorgesehen (**Tabelle 1** bzw. **Abbildung 6**).

Tabelle 1: Finanzrahmen 1991–2000
– in Mio. DM –
(gemäß Kabinettbeschluß vom 10. Juli 1996)

	1991 [1]	1992 [1]	1993	1994	1995	Summe 1991 bis 1995	1996	1997	1998	1999	2000
	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Soll	Soll	Finanzplanung		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kap. 12 10	8 365,9 [1]	9 858,7 [1]	10 428,4	10 700,3	10 658,0	50 011,3	10 133,3	10 133,3	10 133,3	10 133,3	10 133,3
Nichtinvestitionen	1 665,5	1 881,9	1 946,3	1 953,5	1 837,6	9 284,8	2 071,9	2 014,5	1 993,2	1 989,2	1 985,2
Investitionen	6 700,4	7 976,8	8 482,1	8 746,8	8 820,4	40 726,5	8 061,4	8 118,8	8 140,1	8 144,1	8 148,1
– davon Hauptbautitel .	3 340,5	3 905,3	4 435,5	4 255,3	4 116,4	20 053,0	4 722,4	4 700,0	4 513,3	4 513,3	4 463,3
– davon Investitionen außerhalb der Hauptbautitel .	3 359,9	4 071,5	4 046,6	4 491,5	4 704,0	20 673,5	3 339,0	3 418,8	3 626,8	3 630,8	3 684,8

[1]) hinzu Investitionen aus Kap. 60 08 (Aufschwung Ost): 1991: 372 Mio. DM und 1992: 1 487 Mio. DM.

Abbildung 6: Aktuelle Finanzplanung für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1991 bis 2000 und in den Folgejahren [1])



1991- 95	Hauptbautitel(HBT)-West ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit(VDE)
	HBT - Ost ohne VDE
ab 1996	Gesamt HBT ohne VDE
1991- 95	HBT - West VDE
	HBT - Ost VDE
ab 1996	Gesamt HBT VDE
1991 - 95	Nichthauptbautitel (NHBT) - West (einschließlich Nichtinvestitionen)
	NHBT - Ost (einschließlich Nichtinvestitionen)
ab 1996	Gesamt NHBT (einschließlich Nichtinvestitionen)

[1]) (Gemäß Aufstellungserlaß des Bundesministerium der Finanzen zum Haushalt 1996 wird die getrennte Ausweisung der Haushaltsmittel in West/Ost aufgegeben)

2. Aktuelles

2.1 Verbesserte Erhaltungsstrategie

Die Erhaltung der Bundesfernstraßen gewinnt für den Wirtschaftsstandort der Bundesrepublik Deutschland zunehmend an Bedeutung. Mehr Verkehr, höhere Verkehrslasten sowie Einsparungen im Straßenbauhaushalt kennzeichnen die äußeren Bedingungen, unter denen der Straßenbaulastträger Bund – neben Neu- und Ausbau – das Straßennetz verkehrsgerecht und verkehrssicher zu erhalten hat. Dazu gehören Maßnahmen zur baulichen Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung sowie zur Anpassung an gestiegene Verkehrsbedürfnisse (Modernisierung).

Höhere Verkehrslasten resultieren zum einen aus der Zunahme des Schwerverkehrs, zum anderen aus der Erhöhung der zulässigen Achslasten im Schwerverkehr (vor 1986: 10 t, ab 1986: 11 t, ab 1990: 11,5 t für die Antriebsachse) und der Gesamtgewichte und haben direkten Einfluß auf die Nutzungsdauer der Straße und damit auf den Erhaltungsbedarf. Die Erhaltung des bestehenden Straßennetzes führt zu vermehrter Bautätigkeit auf den Betriebsstrecken. Im Jahr 1995 mußten dazu auf Autobahnen über 700 Baustellen mit einer Dauer von mehr als 14 Tagen eingerichtet werden. Zusätzliche Beeinträchtigungen entstanden durch eine große Zahl von Tagesbaustellen.

Die daraus entstehenden, unvermeidbaren Verkehrsbeeinträchtigungen plant das Bundesministerium für Verkehr durch zeitliche Straffung des Baugeschehens mit Maßnahme des „Baustellenmanagements" durch „Beschleunigungsvergütungen" und „Verbesserte Erhaltungsstrategie" zu reduzieren.

Das **Baustellenmanagement** hat eine Gesamtkoordinierung für die Bundesautobahnen zum Ziel. Baustellenhäufungen in verkehrswichtigen Netzbereichen oder auf parallelen Hauptrouten des Fernverkehrs sollen soweit wie möglich vermieden werden. Gleichzeitig wird die Öffentlichkeit aktueller über Verkehrsbehinderungen durch Baustellen informiert werden. An längeren Baustellen sollen dazu spezielle Informationsschilder (vgl. Grafik) aufgestellt werden.

Besondere **Beschleunigungsvergütungen** an die ausführenden Bauunternehmen sollen helfen, Bauabläufe zu straffen und damit die Dauer von Baustellen zu verkürzen. Art und Zeitpunkt von Erhaltungsmaßnahmen werden nach Kosten-Nutzenkriterien optimiert. Eine entscheidende Verbesserung der Effizienz der Straßenerhaltung insgesamt wird von einer **Verbesserten Erhaltungsstrategie** erwartet, die Elemente der bisherigen Erhaltungsplanung aufgreift und die Erhaltung der Bundesfernstraßen – insbesondere der Autobahnen – in den Mittelpunkt stellt.

Die derzeitige **systematische Erhaltungsplanung** wird in folgenden Schritten vollzogen:



- Erfassen und Bewerten des Straßenzustandes in periodischen Abständen als wesentliche Grundlage für die Maßnahmenplanung,
- Netzanalyse, Ableitung der Erhaltungsstrategie,
- Untersuchen geeigneter Maßnahmenvarianten in bautechnischer, verkehrlicher und kostenmäßiger Hinsicht,
- Vorgabe des Finanzmittelrahmens,
- Aufstellen von Erhaltungsprogrammen und
- Modifizieren der Einzelvorschläge oder Programme infolge unvorhersehbarer Aufstockungen oder Restriktionen der Finanzmittel.

Das periodische Erfassen und Bewerten des Straßenzustandes ist die Voraussetzung für eine bedarfsorientierte, optimierte Straßenerhaltung. Zur schnellen Erfassung von Merkmalen der Fahrbahnoberfläche wie Längs- und Querebenheit, Griffigkeit sowie Substanzmerkmalen wie Risse, Ausmagerungen, Flickstellen und Kantenabbrüche stehen schnellfahrende Meßgeräte zur Verfügung, die weder den Verkehr beeinträchtigen noch das Meßpersonal gefährden. Verfahren zur schnellen Erfassung und Bewer-

tung von tieferliegenden Schichten des Fahrbahnaufbaues befinden sich in der Entwicklung bzw. Erprobung. Eine erste Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) aller Bundesautobahnen und Bundesstraßen (außerorts) wurde in den vergangenen Jahren eingeleitet und wird in 1996 abgeschlossen. Wiedererhebungsmessungen werden z. Zt. vorbereitet.

Im Rahmen der **Verbesserten Erhaltungsstrategie** sollen die Maßnahmen der streckenbezogenen Erhaltungsplanung (Straßenfahrbahnen und -brücken) einer Dringlichkeitsreihung mit dem Ziel einer mittelfristigen und jährlichen Budgetplanung unterzogen werden.

Für einen 5jährigen Zeitraum wird der notwendige Erhaltungsumfang, der nicht durch Aus- oder Umbaumaßnahmen abgedeckt ist, ermittelt. Dieses geschieht maßnahmenscharf für den Bereich der Bundesautobahnen, für Bundesstraßen pauschaliert.

Eine ergänzende Jahresprogrammplanung soll es bis zu einem gewissen Grad ermöglichen, aktuelle Zustandsentwicklungen, insbesondere aber jährliche Budgetschwankungen zu berücksichtigen. Bei größeren Budgetänderungen sind dabei zeitliche Verschiebungen mit Einfluß auf die Dringlichkeitsreihung zu berücksichtiggen, die u. U. eine erneute Maßnahmenauswahl notwendig machen.

Ergänzt werden diese Programm- und Maßnahmenplanungen durch Budgetplanungen für beide Haupterhaltungstitel (BAB und B-Straßen) des Straßenbauplans mit einer Aufteilung dieser Finanzmittel auf Fahrbahnen, Ingenieurbauwerke und Ausstattung. Die Erhaltungsplanung für Bundesautobahnen richtet sich dabei vorrangig nach folgenden erhaltungsstrategischen Zielen:

- Einer ungünstigen Entwicklung der Altersstruktur soll entgegengewirkt werden (z. B. sollen über 20 Jahre alte Straßen mit unterdimensioniertem Oberbau vorrangig saniert werden).
- Die Erhaltungsplanung soll
  - für längere Streckenabschnitte erfolgen und
  - Fahrbahnbefestigungen und Bauwerke umfassen.
- Zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen auf hochbelasteten Strecken sind
  - häufig zu wiederholende Instandsetzungsmaßnahmen zu vermeiden,
  - bauliche Verbesserungen mit langen Instandsetzungs- und Erneuerungsintervallen zu bevorzugen.
- Daten der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) wie auch bestimmte Grunddaten sind regelmäßig zur Erhaltungsplanung heranzuziehen.
- Streckenabschnitte, für die Querschnittsänderungen vorgesehen sind, sind gesondert zu betrachten.

Wesentliche Planungsgrundlage ist eine ausreichende und stabile Mittelzuweisung. Angestrebt werden gleichmäßige Jahresraten für beide Haupterhaltungstitel des Straßenbauplans (Titel 741 13 Bundesautobahnen und Titel 741 23 Bundesstraßen). Eine gleichmäßige Kapazitätsauslastung ist zudem für alle Beteiligten: Verwaltung, Ingenieurbüros und Bauwirtschaft sinnvoll. Abweichungen größeren Umfanges wirken sich auf die Qualität der Leistung, die Preisbildung und damit die Wirtschaftlichkeit häufig negativ aus.

2.2 Kostenmanagement im Fernstraßenbau

Knapper werdende Haushaltsmittel für den Straßenbau, die allgemeine Kostenentwicklung und die unvermindert zunehmende Verkehrsnachfrage im Straßenverkehr haben in den vergangenen Jahren zu Lösungsansätzen auf mehreren Ebenen geführt:

- Entlastung des Straßenbauhaushaltes durch **Privatfinanzierung** geeigneter Straßenbauprojekte (vgl. Straßenbaubericht 1993/1994),
- Überlegungen zur **Privatisierung von Bundesautobahnen**, (vgl. Kap. 2.10),
- **Kostensenkung durch Überprüfung der Standards** (vgl. Straßenbaubericht 1993/1994).

Die Überlegungen zur Kostensenkung haben letztlich zu einem **30-Punkte-Katalog** (vgl. **Abbildung 7**) von Einsparmöglichkeiten geführt, der mit Schreiben vom 8. September 1993 den Obersten Straßenbaubehörden der Länder und der DEGES als Hilfe für einheitliches Handeln und regelmäßige Prüfung aller relevanten Kostenaspekte übersandt wurde.

Abbildung 7: Einsparungsmöglichkeiten bei Planung und Bau von Bundesfernstraßen

A. Überprüfung der Standards

1. Querschnitte auf Bundesautobahnen
2. Ausnutzung von Zwischenquerschnitten für Bundesfernstraßen
3. Verzicht auf Standstreifen
4. Vereinfachung von Knotenpunkten
5. Straßenausstattung
6. Einschränkung des Radwegebaues an Bundesstraßen
7. Stufenweiser Bau von Bundesautobahnen
8. Dicke von Straßenbefestigungen
9. Reduzierung des Aufwandes für die Gestaltung von Kunstbauwerken und Lärmschutzanlagen
10. Standardisierung von Brückenbauwerken
11. Typisierung von Brückenbauwerken

B. Handhabung des Ermessens bei Planungsentscheidungen

12. Keine vorzeitigen Zusagen zu Lasten des Baulastträgers
13. Konsequente Einhaltung der abgestimmten Planung

14. Lärmschutz und Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen
15. Einschränkungen bei Ingenieurbauwerken

C. Konzentration auf Baulastaufgaben

16. Rückführung nicht-obligatorischer Zuwendungen (§ 5 a FStrG, § 17 EKrG)
17. Beendigung der Übergangsregelung bei der nachlaufenden Lärmvorsorge (sog. Übergangsregelung) und der gesetzlich nicht vorgeschriebenen Lärmvorsorgemaßnahmen (sog. Härtefallregelung)
18. Strengere Maßstäbe bei Lärmsanierungsmaßnahmen
19. Prüfung von Varianten (z. B. aktive/passive Maßnahmen des Lärmschutzes und verstärkter Einbau von lärmmindernden Straßenbelägen)
20. Kein Rückbau zu Lasten des Bundes in abzustufenden Ortsdurchfahrten
21. Reduzierung von Umbauten an Bundesstraßen
22. Abstufung von Bundesstraßen
23. Weniger (zusätzliche) Anschlußstellen an Bundesautobahnen
24. Keine Ausweitung der Baulastträger-Verpflichtungen
25. In Zweifelsfällen Zurückstellung von Maßnahmen bis zur nächsten gesetzlichen Überprüfung

D. Sonstige Maßnahmen

26. Rationalisierungsmaßnahmen/Aufgabenübertragung auf Dritte
27. Qualitätssicherung
28. Konsequente Ausnutzung der Richtlinien-Spielräume
29. Herabsetzung der Grenzwerte bei Planungsparametern
30. Ausländische Erfahrungen nutzen

Kostengünstiges Bauen soll in diesem Zusammenhang nicht Qualitätsverzicht, Aufgabe der Sicherheit sowohl im verkehrlichen als auch im baulichen Sinne und Vernachlässigung der übrigen für eine Planung wichtigen Belange sein. Der 30-Punkte-Katalog zielt vielmehr auf die Beachtung möglicher Kostenreduzierungen in den einzelnen Planungsbereichen ab, in denen Einsparungen ohne Qualitätsverlust möglich sind. Dabei wurde insbesondere an Rationalisierungseffekte, Effizienzsteigerungen und Alternativlösungen gedacht. Weiterhin sollen vertretbare Grenzen in der Planung sowie grundsätzlich vorhandene Ermessensspielräume aufgezeigt und an die Mitverantwortung aller an der Planung Beteiligter appelliert werden. Forderungen Dritter sollen nur dann berücksichtigt werden, wenn für diese eine gesetzliche Verpflichtung besteht und wenn sie kostenmäßig vertretbar sind.

Mit Schreiben vom 31. Mai 1995 an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder und die DEGES wurde ergänzend zum 30-Punkte-Katalog das **Kostenmanagement** bei Maßnahmen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen eingeführt. Danach sind der Bedarfsplan und die jeweils der Bewertung zugrundeliegenden Fakten und Kosten Ausgangsbasis und Gradmesser für die weiteren Kostenentwicklungen und die zu tätigenden Investitionen. Sofern Nutzen-Kosten-Berechnungen im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung nicht durchgeführt wurden, sind diese gegebenenfalls nachzuholen oder andere Wirtschaftlichkeitsnachweise zu führen.

Kostensteigerungen, die deutlich über der Inflationsrate liegen, stellen für die vom Parlament beschlossenen Maßnahmen eine neue Geschäftsgrundlage dar, so daß diese erneut zu bewerten und hinsichtlich ihrer Dringlichkeit neu zu beurteilen sind. Bei derartigen Maßnahmen sind Folgerungen in bezug auf

- Bedarf und Dringlichkeit gemäß Bedarfsplan,
- Einplanung in Finanzierungs- und Bauprogramme und
- Einstellung in den Haushalt

nicht nur zulässig sondern nach den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit gemäß Bundeshaushaltsordnung geboten.

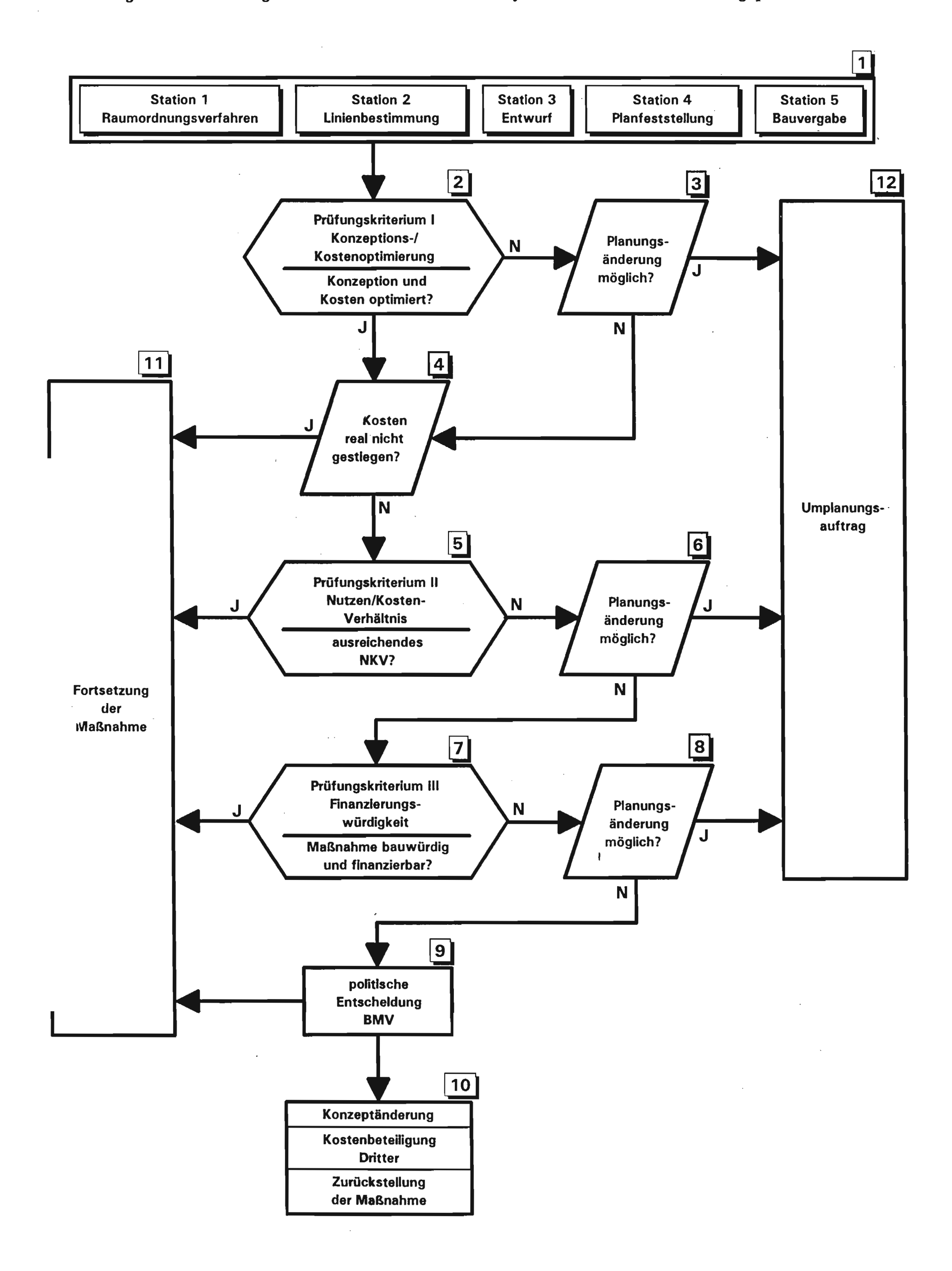
Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit erfordert im Bereich des Straßenbaus eine regelmäßige Kontrolle. Gerade im Hinblick auf den langfristigen Planungsprozeß der Straßenbaumaßnahmen, die als Linienplanungen die Interessen vieler Einzelner oder Gruppen von Betroffenen berühren, ist eine laufende Überwachung der Kostenentwicklung und Wirtschaftlichkeit unbedingt durchzuführen. Sie sollte sich nicht auf einzelne Streckenabschnitte beschränken, sondern verkehrlich zusammenwirkende und zeitnah in Folge zu realisierende Projekte umfassen.

Für die einzelnen Planungsphasen wurden im Zusammenhang mit der Einführung des Kostenmanagements 5 Kostenprüfstationen festgelegt. Sie stellen die einzelnen Zeitpunkte dar, zu denen konkrete Prüfungen durchzuführen und bestimmte Unterlagen vorzulegen sind (vgl. **Abbildung 8, Seite 18**).

Die Einsparvorschläge gemäß 30-Punkte-Katalog haben bereits zu nachweisbaren Ergebnissen geführt. So dürfte sich allein durch die Reduzierung um 2 m befestigte Breite beim 6streifigen BAB-Querschnitt eine Einsparung von rd. 300 Mio. DM bis zum Jahre 2000 ergeben. Hinzu kommen die im Rahmen der Planungsabstimmung veranlaßten Kostenreduzierungen (Kostenmanagement), die einzelfallbezogen auftreten, aber nicht immer quantifizierbar sind, weil von fiktiven Annahmen ausgegangen werden müßte. Die Wirksamkeit der Einsparungen tritt zum Teil erst zeitversetzt im Haushalt ein. Während durch die schnelle Umsetzung der Reduzierungen des 6streifigen Querschnitts relativ kurzfristig eine Entlastung erfolgt, wirken Einsparungspotentiale im Planungsstadium mittel- bis langfristig.

Die erzielten Einsparungen schaffen keinen zusätzlichen Finanzierungsspielraum. Sie wirken den Kostensteigerungen entgegen und leisten insofern einen indirekten aber um so wirksameren Beitrag bei der Kostenentwicklung. Vor diesem Hintergrund werden die Einsparungsbemühungen konsequent fortgesetzt.

Abbildung 8: Kostenmanagement – Ablaufschema für Projektkostenchecks im Planungsprozeß –



2.3 Abschluß des Feldversuches Autobahntechnologien auf der A 555

Der Feldversuch Autobahntechnologien zur praktischen Erprobung von Systemen zur automatischen Gebührenerhebung AGE auf Autobahnen geht auf den Kabinettsbeschluß der Bundesregierung vom 15. Juli 1992 zurück, der einen Prüfauftrag an das BMV und BMF enthält, zu untersuchen, welche EG-konformen nationalen Maßnahmen das EuGH-Urteil vom 19. Mai 1992 zum Straßenbenutzungsgebührengesetz zuläßt.

Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren ist wesentliches Element einer Erweiterung der Finanzierungsgrundlagen für den Straßenbau und eine Voraussetzung für eigenständige privatwirtschaftliche Aktivitäten auf diesem Feld. Angesichts immer knapper werdender Verkehrsräume und zunehmender Transitverkehre in Deutschland können im Sinne einer gerechteren Wegekostenanlastung durch „Road Pricing" insbesondere verkehrs- und umweltpolitische Ziele verfolgt werden.

Moderne Mauterhebungssysteme bieten bei flexibler Tarifgestaltung und in Verbindung mit telematischen Informationseinrichtungen Möglichkeiten

- für die Steuerung der räumlichen Verkehrsnachfrage im Netz,
- für die Beeinflussung der zeitlichen Verkehrsnachfrage und damit für den Abbau von Spitzenbelastungen,
- für die Förderung der Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger.

Da das deutsche Autobahnnetz für eine konventionelle Mauterhebung mit flächenaufwendigen Erhebungsstellen an Mautstellen nicht eingerichtet ist, und auch nachträglich nicht ausgebaut werden kann, kommen für eine streckenbezogene Gebührenerhebung nur vollautomatische Verfahren, sowohl für die Erhebung der Gebühr als auch für erforderliche Kontrollsysteme, in Betracht.

Als Teststrecke für einen entsprechenden Feldversuch wurde die Autobahn A 555 zwischen Bonn und Köln ausgewählt. Die Ausrüstung der Teststrecke mit insgesamt 15 Signalbrücken, davon 12 auf der Teststrecke selbst und 3 im Versuchszentrum auf dem Rastplatzgelände „Im Eichkamp", begann im November 1993. Anhand einer Ausschreibung wurden im Januar 1994 zehn Firmenkonsortien für eine Teilnahme am Feldversuch ausgewählt. Management und Durchführung des Feldversuches sowie die Bewertung der Ergebnisse wurden dem TÜV Rheinland übertragen.

Die elektronische Gebührenerhebung basiert auf einer funktechnischen Übertragung von Daten zwischen Erhebungsstellen an bestimmten Erhebungsquerschnitten und fahrendem Fahrzeug über die jeweils durchfahrenen Wegestrecken. Dieses Prinzip liegt auch den Überwachungsverfahren für die Kontrolle zugrunde.

Sieben der zehn eingesetzten Systeme arbeiten mit einer Übertragung der Daten durch Baken im Nahbereich (Mikrowelle 5,8 Ghz, Infrarot); d. h. Signalbrücken über der Fahrbahn sind mit Sendern und Empfängern ausgerüstet, die mit entsprechenden, in den Fahrzeugen angebrachten Geräten kommunizieren. Die Auslösung der Gebührenabbuchung sowie der gesamte Datentransfer erfolgen an dieser „elektronischen Mautstation" (vgl. Straßenbaubericht 1992).

Drei Systeme arbeiten fahrzeugautonom, d. h. die Gebühren werden während der Fahrt im Fahrzeug berechnet und dort von einer vorbezahlten Chip-Karte abgebucht. Dazu müssen die Geräte von außen „angestoßen" (getriggert) werden, wenn das Fahrzeug einen bestimmten gebührenpflichtigen Abschnitt befährt. Man spricht dann auch von einer virtuellen Mautstation. Die Triggerung erfolgt entweder durch fortlaufende Ortung über Satelliten im sogenannten Global Positioning System (GPS) oder durch Anstoß über an der Straßenseite aufgestellte Funkbaken.

Die praktische Erprobung lief von Mai 1994 bis April 1995. Bis Ende Mai 1995 fanden noch ergänzende Untersuchungen statt. An 150 Versuchstagen wurden täglich rd. 200 Versuchsfahrten mit speziell ausgerüsteten Fahrzeugen aller Fahrzeugkategorien durchgeführt, so daß rd. 30 000 Fahrten – mit rd. 80 000 Transaktionen – auszuwerten waren. Insgesamt wurden 60 verschiedene Fahrzeuge eingesetzt.

Das Ergebnis des Feldversuchs zeigt einen hohen Stand der technischen Entwicklung und die Praxisreife der eingesetzten Systeme. Der Feldversuch hat aufgrund der hohen Anforderungen einen technologischen Innovationsschub ausgelöst und europaweit Impulse für die Weiterentwicklung der Telematik-Technologien und der Normung auf diesem Gebiet gegeben. Mit den getesteten Systemen konnte nachgewiesen werden, daß eine Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur unter nahezu allen Rahmenbedingungen mit hoher Funktionssicherheit möglich ist. Dieser Beleg für das prinzipielle Funktionieren der Technik eröffnet ein breites Anwendungsspektrum für Telematikdienste im Verkehr.

Im Gegensatz dazu weist die Kontrolle erhebliche Schwächen auf. Die im Feldversuch festgestellten Mängel sind in der – gegenüber der reinen Funktion – wesentlich größeren Komplexität der Kontrollfunktionen begründet. Eine wichtige Frage dabei ist, wie Autofahrer zu erkennen und zu behandeln sind, die sich entweder durch Manipulation auf der Fahrzeugseite einer Kontrolle entziehen oder die aufgrund nicht auszuschließender Systemfehler bei der Erhebung oder Kontrolle in eine Ahndung geraten. Die Einführung einer Gebührenerhebung für Personenkraftwagen wird daher nicht weiterverfolgt. Die Einführung einer automatisch zu erhebenden, streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr erscheint dagegen nur für die kleine Teilgruppe der Lkw >12 t möglich. Automatische Kontrollen müssen dabei anfangs durch manuelle Verfahren unterstützt werden. Für das weitere Vorgehen ist ein Stufenplan in mehreren Phasen vorgesehen, der es ermöglicht, weitere Technologieverbesserungen zu nutzen, eine Systementscheidung auf der Grundlage eines Wettbewerbes zu treffen, eine Abstimmung auf europäischer Ebene

(Interoperabilität, Normung) zu erreichen und insgesamt kostenträchtige Fehlentwicklungen zu vermeiden.

2.4 Rahmenprogramm „Forschung und Technologie" der EG

Im Mai 1994 beschloß das Europäische Parlament und der Rat das vierte Rahmenprogramm für Forschung und Technologie, für die Jahre 1994 bis 1998 mit einem Gesamtumfang von über 11 Milliarden ECU. Folgende Bereiche dieses Programms betreffen den Verkehr und zwar alle Verkehrsträger unmittelbar:

- das **Verkehrsforschungsprogramm der Generaldirektion (GD) VII** im Umfang von insgesamt etwa 240 Mio. ECU und
- das **Verkehrstelematikprogramm der Generaldirektion (GD) XIII** im Umfang von insgesamt etwa 205 Mio. ECU.

Die ersten Forschungsvorhaben wurden im Dezember 1994 ausgeschrieben. Inzwischen wurden Verträge mit den ausgewählten Konsortien abgeschlossen. Anfang 1996 haben die ersten Arbeiten begonnen.

Das **Verkehrsforschungsprogramm der GD VII** sieht 26,4 Mio. ECU für den Straßenverkehr vor. Von den vorgeschlagenen Projekten sollen folgende Themen vorrangig behandelt werden:

- Sicherheit im Bereich der Straßenbaustellen,
- Straßenerhaltungsmodelle,
- Achslastbestimmung von fahrenden Fahrzeugen.

Diesen Themen wird auch seitens des Bundesministerium für Verkehr hohe Bedeutung beigemessen.

Mit dem **Verkehrstelematikprogramm** der GD XIII sollen Teilergebnisse und Untersuchungen aus dem 3. Rahmenprogramm mit dem Ziel aufgegriffen und fortgeführt werden, Verkehrstelematiksysteme und -dienste bis zum Jahr 2000 in nennenswertem Umfang europaweit einzuführen. Folgende Themen sind vorgesehen:

- Telematik für Netzmanagement, -betrieb und -steuerung,
- Telematik für den intermodalen Güterverkehr,
- Telematik für den Flottenbetrieb,
- Telematik zur Erleichterung der Fahraufgabe (Routenempfehlungen, Dienstleistungen)
- Validierung einer integrierten Verkehrstelematik-Infrastruktur und der dazugehörigen Dienste an Standorten von Traffic Information Centers (TIC),
- Telematik für den nicht motorisierten Verkehr,
- Begleitmaßnahmen zur Verkehrstelematik.

Zur Zeit werden insgesamt 74 Projekte gefördert. An 13 Projekten sind deutsche Straßenbauverwaltungen mittelbar oder unmittelbar beteiligt.

Das Bundesministerium für Verkehr unterstützt diese Aktivitäten durch Bereitstellung einer Infrastruktur für Versuchsfelder und durch die Vertretung deutscher Interessen bei den Gremien der Europäischen Gemeinschaft.

2.5 Weiterentwicklung des Autobahnwegweisungs-Informations-Systems (AiS-neu)

Die wegweisende Beschilderung der Autobahnen umfaßt rd. 38 000 Schilder. Sie enthalten wichtige Informationen für die Wegweisung, Verkehrsführung und Orientierung des Autobahnverkehrs. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führt seit 10 Jahren im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr eine Datenbank **Autobahnwegweisungs-Informations-System AIS**, in der alle Schilder mit ihren Inhalten (Zielangaben, Numerierung usw.) als Bilddarstellung dieser Wegweiser abgelegt sind. Diese Datenbank wurde bisher zentral bei der BASt verwaltet und mit Hilfe von Datenmaterialien der Länder auf einem möglichst aktuellen Stand gehalten. Künftig soll AIS dezentral bei den Straßenverwaltungen der Länder selbst geführt werden, um die zunehmenden Länderaufgaben von den beim Bund zu übernehmenden Aufgaben zu trennen und eine bessere Aktualisierung zu erreichen. AIS-neu soll über eine Datenschnittstelle bei den Ländern mit einer Datenhaltung beim Bund/BASt verbunden werden.

Das Bundesministerium für Verkehr beabsichtigt, Aufbau und Handhabung der Bilddatenbank AIS zu verbessern (System AIS-neu). In AIS-neu sollen Wegweiser nicht mehr als reine Bildobjekte behandelt werden, die auf einer Bildplatte oder einem anderen Speichermedium verfügbar sind, sondern zusammen mit ihren Standortangaben und Inhalten (Zielangaben in Textform, Ziffern, Piktogramme usw.) in die Datenhaltungen für die vorhandenen Straßennetze der Länder eingebunden werden.

Auf diese Weise kann die Vollständigkeit und Konsistenz der Wegweisung sowohl auf Länderebene als auch ländergrenzenübergreifend überprüft werden (Zielspinnen-Analysen). Mit AIS-neu kann die Wegweisung in Soll-/Ist-Vergleichen auf die Regelwerke zur Gestaltung der Beschilderung abgestimmt werden, damit ein einheitliches Erscheinungsbild der Autobahnwegweisung und eine einfache Verständlichkeit erreicht wird. Ferner werden mit Hilfe von AIS-neu die Zielverzeichnisse, die sich an den tatsächlich in der Beschilderung vorhandenen Zielangaben orientieren, fortgeschrieben.

Für die logische Einbindung der Wegweisung in die Straßennetze der Länder benötigt AIS-neu ein digitales, geographisch ausgerichtetes Straßennetz von hoher Genauigkeit, so müssen z. B. Schilderstandorte auch an Parallelfahrbahnen in Autobahnkreuzen genau den jeweiligen Fahrbahnen, hier also nicht den durchgehenden Fahrbahnen, zugeordnet werden.

Zur Erforschung der Gesamtproblematik **AIS** hat das Bundesministerium für Verkehr zunächst eine Pilotstudie AIS-neu unter Beteiligung von sieben Bundes-

ländern in Auftrag gegeben, deren Ergebnis Ende März 1996 vorgelegt wurde. Die Pilotstudie belegt, daß ein geographisch orientiertes Netz, das die Anforderungen von AIS-neu erfüllt, aus den Straßennetzen der Länderstraßendatenbanken – unter Beibehaltung aller ASB-Kontennummern der Ländernetze – hergeleitet werden kann. Ein derartiges, AIS-fähiges Netz bedarf keiner aufwendigen Pflege, sondern nur eines geringen Fortschreibungsaufwandes auf Landesebene.

Die Umsetzung des AIS-neu-Konzeptes ist ein Bund/Länder-Projekt, bei dessen Realisierung die Länder die eigenen Datenhaltungen für ihre Aufgaben führen und aktuell fortschreiben, der Bund die Wegweisung aus den Datenbeständen der Länder für seine Aufgaben übernimmt und daraus ein Gesamtsystem erzeugt. Mit den in AIS-neu enthaltenen Bausteinen bei den Ländern kann unter anderem die Planung der Wegweisung, die Bearbeitung von Ausschreibungsunterlagen, einschließlich Erstellung kompletter Leistungsverzeichnisse, sowie Maßstabszeichnungen der Wegweiser gemäß einschlägiger Richtlinien ausgeführt werden.

Mit AIS-neu kann bei den Ländern neben der **blauen** auch die **gelbe** Wegweisung vollständig bearbeitet werden, wenn das gesamte klassifizierte Straßennetz einbezogen ist. Das Bundesministerium für Verkehr wird seine Aufgaben allerdings auf das „blaue System" der Autobahnen beschränken.

2.6 Straßenzustands- und Wetter-Informationssystem SWIS für den Straßenwinterdienst

Der Winterdienst auf den Straßen soll eine sichere Abwicklung des Verkehrs auch unter ungünstigen, d. h. winterlichen Witterungsbedingungen gewährleisten. Gleichzeitig soll er wirtschaftlich und umweltschonend durchgeführt werden. Beide Ziele stellen hohe Anforderungen an den Straßenbetriebsdienst. Die Winterdiensteinsätze sollen nicht nur rechtzeitig, schnell und sachgerecht, sondern sollen auch nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten durchgeführt werden. Unter anderem erfordert dies eine differenzierte Ausbildung und Einteilung des Bereitschaftspersonals. Untersuchungen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr haben gezeigt, daß die Effizienz des Winterdienstes durch präzise und abgestimmte Planung nennenswert erhöht werden kann.

Effektive Bereitschaftsplanung und damit ein schneller, sachgerechter Winterdiensteinsatz setzt genaue und aktuelle Wetter- und Straßenzustandsinformationen voraus. Gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Deutschen Wetterdienst wurde zu diesem Zweck das **Straßenzustands- und Wetter-Informations-System (SWIS)** entwickelt. Basis des Systems sind 3 Komponenten:

- **Glättemeldeanlagen** in den Autobahnmeistereien mit Meßstationen an den Bundesautobahnen,
- **spezielle Prognosen** des Deutschen Wetterdienstes auf der Basis **großräumiger Wettervorhersagen** und dem
- Rückgrat dieses Systems, einem **rechnergesteuerten Telekommunikationssystem** für den Austausch der Daten und Informationen zwischen den Meßstellen an der Autobahn, den Wetterämtern und den Autobahnmeistereien.

Die Informationen der Glättemeldeanlagen werden mit Wettervorhersagen des Deutschen Wetterdienstes verbunden und im Wetteramt mit rechnergestützten Prognoseverfahren speziell für den Straßenbetriebsdienst zu örtlich und zeitlich differenzierten Vorhersagen erweitert. Diese werden den Leitern der Autobahnmeistereien über das Datennetz für die Bereitschaftsplanung und die Steuerung des Winterdiensteinsatzes „online" auf PC bereitgestellt. Gleichzeitig dazu stehen den Leitern der Autobahnmeistereien die Meßwerte von den Meßstellen an der Autobahn ebenfalls online auf dem PC zur Verfügung.

Nach erfolgreichen Versuchen soll SWIS auf den Bundesautobahnen bundesweit stufenweise eingeführt werden. Dabei bietet die vorhandene Infrastruktur an den Bundesautobahnen günstige Voraussetzungen für den Ausbau des Telekommunikationssystems zum Daten- und Informationsaustausch zwischen den Meßstellen an der Strecke und den Autobahnmeistereien. Eine vergleichbare Infrastruktur steht im Netz der Bundesstraßen nicht zur Verfügung. Für den Aufbau des Telekommunikationssystems und für die Verdichtung und Aufrüstung des Meßstellennetzes der zum Teil schon vorhandenen Glättemeldeanlagen stellt das Bundesministerium für Verkehr den Länder ab 1995 gesondert Haushaltsmittel zur Verfügung.

Mit SWIS wird den Ländern ein Hilfsmittel gegeben, mit dem der Winterdienst gezielter und effektiver geplant und dessen volkswirtschaftlicher Nutzen erhöht werden kann. Verständlicherweise sind auch im Rahmen des SWIS keine absolut sicheren Vorhersagen des Straßenzustandes für alle Streckenpunkte und Witterungssituationen möglich. Auch nach der Einführung von SWIS wird bei vielen Witterungssituationen mit bestimmten Zeitspannen zwischen dem Erkennen und Eintreten einer gefahrenträchtigen Wetterkonstellation (z. B. Schneefall und Schneedecke auf der Fahrbahn) und dem Beseitigen des daraus entstehenden Straßenzustandes (z. B. Räumen) zu rechnen sein. Verantwortlichkeit, genaue Streckenkenntnis und Erfahrung des Leiters der Autobahnmeisterei und der Straßenwärter werden durch SWIS nicht zu ersetzen sein.

2.7 Umweltauswirkungen des Einsatzes von Tausalzen im Straßenwinterdienst

Die Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs auch bei winterlichen Straßenbedingungen ist volkswirtschaftlich von großer Bedeutung. Für die sichere Abwicklung des Verkehrs ist der Einsatz von Tausalzen im Straßenwinterdienst weitgehend unentbehrlich geworden (vgl. Straßenbaubericht 1995, Kap. 2.7). Der Einsatz von Tausalzen auf den Straßen hat in der Vergangenheit jedoch Befürchtungen aufkommen lassen, daß es trotz der Verwendung des Naturstoffes

„Salz" langfristig zu Schädigungen der Umwelt kommen könne.

Das Bundesministerium für Verkehr hat deshalb die Langzeitwirkung von Tausalzen auf die Umwelt untersuchen lassen. In einem 1995 veröffentlichten Bericht über die „Risikoeinschätzung für den Einsatz von Tausalzen" wird festgestellt, daß aufgrund der bisher eingeführten rechtlichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen bereits von einer deutlichen Abnahme der Salzbelastung von Oberflächen- und Grundwasser, Böden und Pflanzen auszugehen ist. Die Abschätzung der Wirkung des verhältnismäßig langsam verlaufenden Prozesses des Eindringens in den Naturhaushalt stützt sich auf umfangreiche Literatur und aktuelle Ergebnisse anderer Forschungsarbeiten sowie auf Simulationsrechnungen über den Verlauf von Natrium- und Chlor-Konzentrationen in Wasser, Boden und Pflanzen.

Diese Aussage wird außerdem durch Erkenntnisse einer Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen gestützt, wonach für die Jahre ab 1982 für das Gesamtnetz der Bundesautobahnen eine Abnahme der auf die Strenge des Winters bezogenen Verbräuche von 25 bis 30 % gegenüber den Verbräuchen in den siebziger Jahren ermittelt wurde. Die offensichtlich erfolgreichen Bemühungen des Straßenbetriebsdienstes, die Bundesfernstraßen zum Schutz der Umwelt im Winterdienst mit immer weniger Tausalz leistungsfähig und sicher befahrbar zu halten, sind auch das Ergebnis einer ständigen Verbesserung der Streutechnik und der Winterdienstorganisation durch viele Einzelmaßnahmen. Als besonders wirkungsvoll hat sich die Einführung der Feuchtsalztechnik erwiesen, bei der das Tausalz vor dem Streuen mit einer Sole auf bis zu 30 % angefeuchtet wird (vgl. Straßenbaubericht 1995, Kap. 2.7). Das feuchte Salz wirkt schneller und insbesondere effektiver, da die Wehverluste reduziert werden. In Verbindung mit dem Straßenzustands- und Wetter-Informationssystem SWIS (vgl. Kap. 2.6) ergeben sich weitere Einsparmöglichkeiten, da durch einen frühzeitigen und der Witterungssituation angepaßten Streudienst der Streustoffbedarf weiter gesenkt werden kann.

Die Einsparmöglichkeiten sind noch nicht ausgeschöpft. An der Optimierung des Winterdienstes muß auch weiterhin kontinuierlich gearbeitet werden.

2.8 Realisierungsstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist nach wie vor die zügige Realisierung der 7 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße –, von der entscheidende Impulse zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Angleichung der Lebensverhältnisse in Ost und West erwartet werden. Wesentliche Teile dieser Projekte sollen bis zum Beginn des nächsten Jahrzehnts verwirklicht werden. Seit dem Beschluß des Bundeskabinetts über die VDE vom April 1991 sind – nach einer schwierigen Anlaufphase – die Planungsarbeiten so weit vorangeschritten, daß nunmehr alle 7 VDE-Projekte – Straße – im Bau sind.

Die absehbare finanzielle Situation im Bundesfernstraßenhaushalt sowie die Planungskapazitäten der Länder und der DEGES legen für die weitere Realisierung ein gestuftes Vorgehen nahe, was sich auch an den zu erreichenden baurechtlichen Voraussetzungen orientierten muß. Neben dem Bemühen, alle Möglichkeiten zur Kostenminimierung auszuschöpfen, wurde in Abstimmung mit den Ländern nach verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten die Reihenfolge der Realisierung der Verkehrseinheiten festgelegt. Das bis zum Jahr 2005 bereit zu stellende Finanzvolumen beträgt rd. 26 Mrd. DM, mit dem über 80 % des VDE-Netzes – Straße – zu realisieren sein dürfte. Finanzielle Aufwendungen von bis zu 2,4 Mrd. DM jährlich sind notwendig, um dieses Ziel zu erreichen.

Insgesamt ist – gemessen an der Gesamtlänge der VDE-Straße von 1 975 km – der Stand wie folgt:

Bau- bzw. Bearbeitungsstand	Fertigstellung bis Ende 1995 in %
Linie bestimmt[1])	92
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	82
Planfeststellung abgeschlossen	26
in Bau	24
unter Verkehr	9

[1]) bezogen auf Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 920 km

Bis Ende 1995 wurden in die 7 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße – rd. 3,6 Mrd. DM investiert. Für 1996 sind rd. 2,1 Mrd. DM vorgesehen. Im einzelnen wurde bis Ende 1995 folgendes erreicht:

Projekt 10: A 20 Lübeck–Stettin:

Für den 4streifigen Neubau (Länge 324 km) ist die Linie durchgängig bestimmt. Die Bauarbeiten laufen auf einer Länge von rd. 32 km. Neben dem Abschnitt Grevesmühlen bis Wismar/Ost hat der Autobahnbau mit dem 1. Spatenstich an der Anschlußstelle Jarmen in Dezember 1995 auch in Vorpommern begonnen.

Projekt 11: A 2 Hannover–Berlin/A 10 Berliner Ring (Süd- und Ostring):

Die Arbeiten für die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich einer Grunderneuerung (Länge: 326 km) laufen über eine Länge von rd. 80 km. Unter Verkehr sind bereits rd. 36 km wie zum Beispiel der Teilabschnitt der A 10 zwischen dem Autobahndreieck Drewitz und dem Autobahnkreuz Schönefeld mit Ausnahme des Bereichs Ludwigsfelder Damm. Ende 1995 wurde ein rd. 5 km langer Abschnitt vom Autobahnkreuz Hannover-Ost in Richtung Lehrte fertiggestellt.

Projekt 12: A 9 Berlin–Nürnberg:

Die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich einer Grunderneuerung (Länge: 370 km) ist weit vorangeschritten. Im Bau befinden sich rd. 90 km und unter Verkehr sind bereits rd. 70 km der Streckenlänge.

Projekt 13: A 38 Göttingen–Halle (A 9/A 13) Westumfahrung Halle

Für den 4streifigen Neubau (Länge: 230 km) ist die Linienbestimmung für rd. 90 % der Streckenlänge abgeschlossen. Die Realisierung hat mit dem Bau der rd. 860 m langen Saalebrücke bei Schkortleben im August 1995 begonnen.

Projekt 14: A 14 Magdeburg–Halle

Seit 1994 sind Teilabschnitte – insbesondere im Raum Magdeburg und zwischen Könnern und Löbejün – mit einer Gesamtlänge von rd. 34 km für den 4streifigen Neubau (Länge 97 km) in Bau. Erste verkehrswirksame Abschnitte sollen 1996/1997 fertiggestellt sein.

Projekt 15: A 44 Kassel-Eisenach/ A 4 Eisenach–Görlitz

Das Projekt umfaßt den 4streifigen Neubau Kassel-Herleshausen (Eisenach), den Ausbau der vorhandenen Strecke Eisenach–Dresden auf 6 Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung, den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg und einen 4streifigen Autobahnneubau Weißenberg–Görlitz bis zur Bundesgrenze mit Polen (Länge des Gesamtprojektes 441 km). Erste Teilabschnitte mit einer Gesamtlänge von rd. 40 km sind bereits fertiggestellt wie z. B. die Abschnitte Wandersleben–Arnstedt und Eichelborn–Weimar sowie die Neißebrücke bei Görlitz. Weitere Abschnitte mit rd. 90 km Länge sind in Bau.

Projekt 16: A 71 Erfurt–Schweinfurt/ A 73 Suhl–Lichtenfels:

Die Linien für den 4streifigen Neubau (Länge: 214 km) der A 71 und der A 73 sind bestimmt. Die Entwurfsplanung ist für knapp die Hälfte der Gesamtlänge fertiggestellt. Erste Bauarbeiten werden im Bündelungsbereich der A 71 mit der ICE-Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt im Frühjahr 1996 begonnen.

2.9 Kombinierter Verkehr

Durch den mit Wirkung vom 1. Januar 1994 entstandenen europäischen Binnenmarkt, die Deutsche Einheit sowie die Öffnung Mittel- und Osteuropas nach Westen hat der Gütertransitverkehr durch das Bundesgebiet erheblich zugenommen. Er hat sich im Zeitraum 1980 bis 1995 verdreifacht und wird sich bis zum Jahre 2010 voraussichtlich nochmals verdoppeln.

Der Kombinierte Verkehr nimmt in der Verkehrspolitik der Bundesregierung wegen seines Verlagerungseffektes von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße einen wichtigen Stellenwert ein. Die Bundesregierung fördert den Kombinierten Verkehr durch ordnungspolitische Maßnahmen, so durch Befreiung von der Kfz-Steuer, Befreiung vom Sonntags- und Ferienfahrverbot und durch Ausnahme von Gewichtsbeschränkungen und Kontingentierungen. Sie wird diese Politik sowohl national wie auch in der EU, ECE[1]) und CEMT[1]) fortsetzen. Der Kombinierte Verkehr eröffnet zusätzliche Marktchancen auf den qualitativ anspruchsvollen Transportmärkten, die zugleich Wachstumsmärkte sind.

Darüber hinaus mißt die Bundesregierung der investitionspolitischen Förderung des Ausbaus der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern besonderer Bedeutung bei.

Für den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene sind im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 rd. 4,1 Mrd. DM bis zum Jahre 2012 vorgesehen.

Die Finanzierung der Umschlaganlagen der Deutschen Bahn AG erfolgt im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, wobei der Bund durch zinslose Darlehen oder Baukostenzuschüsse zur Finanzierung beiträgt.

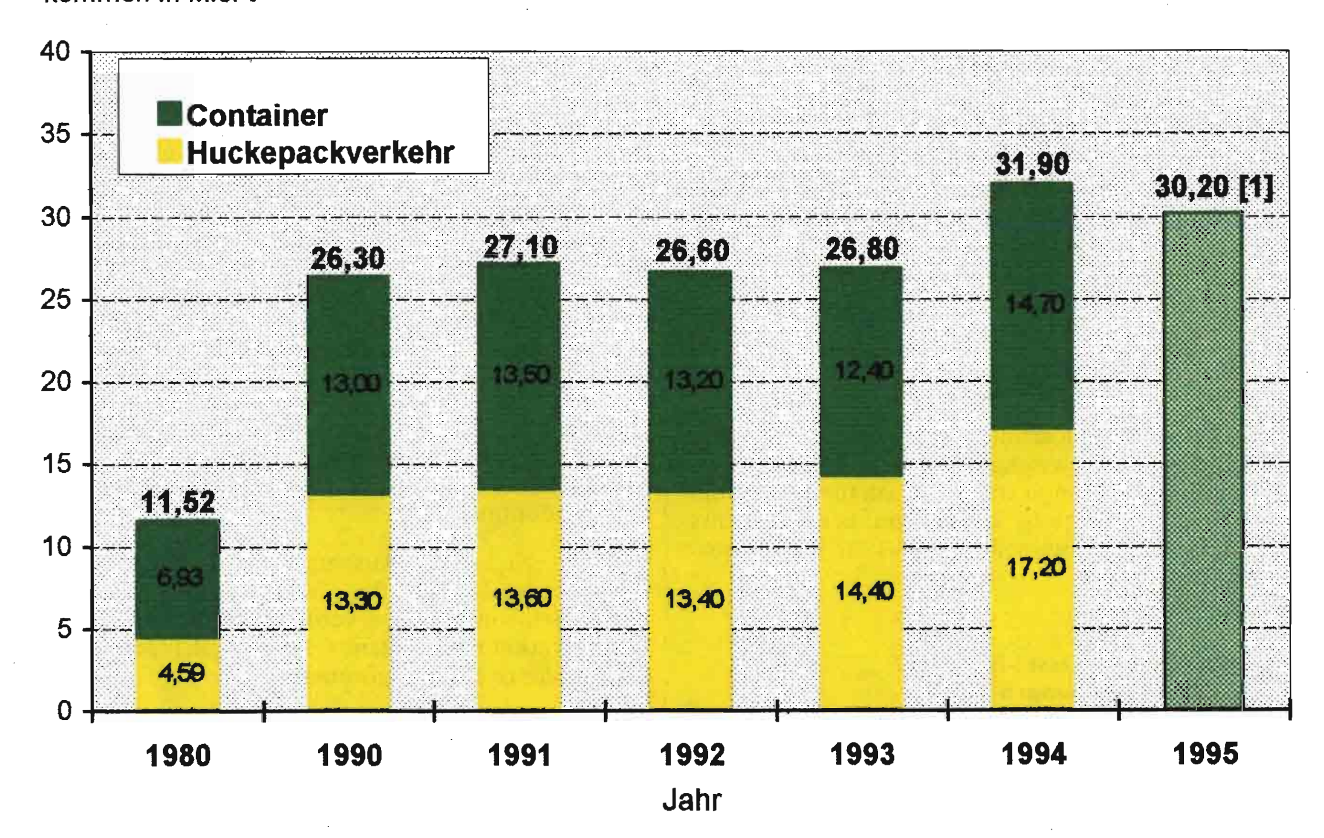
Grundlage des im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Investitionsbedarfs bildet die von Bahn und Verkaufsgesellschaften des Kombinierten Verkehrs gemeinsam erarbeitet „KV-Standortkonzeption 2010“, die den Aus- und Neubau von KV-Terminals in 52 Standorträumen der Bundesrepublik Deutschland vorsieht. **Abbildung 9, Seite 24,** zeigt, daß das Transportaufkommen 1995 gegenüber 1994 um 5,3 % zurückgegangen ist.

Der Containerumschlag in öffentlichen Binnenhäfen (d. h. mit Schiene und Straße) hatte nach Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt in den letzten Jahren folgenden Umfang:

Jahr	Anzahl Container	Mio. t
1990	407 727	2,5
1991	452 458	2,6
1992	400 508	2,4
1993	469 949	3,0
1994	519 234	3,7
1995	690 712	4,2

[1]) ECE-Wirtschaftskommission für Europa (der vereinten Nationen) CEMT- Europäische Konferenz der Verkehrsminister

Abbildung 9: Kombinierter Ladungsverkehr – Verkehrsaufkommen in Mio. t –



[1] Ab 1995 keine differenzierten Angaben mehr zwischen Container/Huckepackverkehr

2.10 Untersuchung über eine Privatisierung von Bundesautobahnen

Die bisherigen Privatisierungserfahrungen im Verkehrsbereich geben Anlaß, auch die Möglichkeiten einer Privatisierung von Bundesautobahnen zu prüfen. Ausgehend von einem entsprechenden Beschluß der Koalitionsfraktionen des Deutschen Bundestages vom 3. März 1993 hat das Bundesministerium für Verkehr im September 1993 ein umfassende Untersuchung eingeleitet. Mit der Entwicklung und Bewertung verschiedener Privatisierungsmodelle wurde ein Consulting-Unternehmen beauftragt, das gemeinsam mit mehreren Partnern wirtschaftliche, organisatorische, verkehrliche und rechtliche Einzelfragen verschiedener Privatisierungsmöglichkeiten untersuchte. Die geprüften Basismodelle

- Autobahnfinanzierungsgesellschaft
- Autobahngesellschaft des Bundes
- Einzelstreckenprivatisierung
- Regionale Netzgesellschaften
- Private Autobahn AG

unterscheiden sich hinsichtlich des Umfanges der Privatisierung in bezug auf räumliche Abgrenzung und einzubeziehende Aufgaben. Im Rahmen der Untersuchung wurden auch die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Auswirkungen streckenbezogener Autobahngebühren ermittelt.

Die im Herbst 1995 vorgelegten Ergebnisse der Untersuchung zur Privatisierung von Bundesautobahnen lassen im Zusammenhang mit den Ergebnissen des Feldversuchs Autobahntechnologien auf der A 555 (vgl. Kap. 2.3) folgende wesentlichen Aussagen zu:

- Die Gutachter raten von einer **Totalprivatisierung des Autobahnnetzes**, einer Veräußerung der Autobahnen und von einer Abschaffung des weitgehend bewährten Systems der Auftragsverwaltung durch die Länder ab. Insbesondere die Einrichtung einer zentralen Autobahn-Monopolgesellschaft sei für Deutschland nicht empfehlenswert, weil fehlender Wettbewerbsdruck bei Privatunternehmen zu geringer Effizienz führe.

- Die Gutachter empfehlen, den Markt für Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung von Autobahnen schrittweise privaten Unternehmen zu öffnen. Mit der befristeten Vergabe von **Konzessionen für einzelne Strecken** in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Bundesländern soll durch entstehenden Wettbewerb das deutsche Autobahnsystem noch leistungsfähiger gestaltet werden. Die Refinanzie-

rung soll über netzweit erhobene streckenbezogene **Lkw-Autobahngebühren** erfolgen.

- Von den Gutachtern wird empfohlen, auf eine Erhebung von streckenbezogenen Gebühren beim **Pkw** bis auf weiteres zu verzichten. Die Gründe sind
  - die beim Feldversuch auf der A 555 festgestellten technischen Schwierigkeiten bei einer vollautomatischen Kontrolle der Gebührenzahlung, an die höchste Anforderungen hinsichtlich Zuverlässigkeit und Datenschutz gestellt werden müssen sowie
  - die im Rahmen der Privatisierungs-Untersuchung ermittelten nachteiligen verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Wirkungen einer auf Autobahnen beschränkten Gebührenerhebung.

Die Gutachter empfehlen hingegen die **netzweite** Einführung **streckenbezogener Autobahngebühren für Lkw**, was nach Einschätzung der Gutachter des Feldversuchs „Autobahntechnologien" in den nächsten Jahren technisch, organisatorisch und unter Einbeziehung ergänzender manueller Kontrollverfahren realisierbar sein wird.

Das Bundesministerium für Verkehr wird auf der Grundlage der vorliegenden Untersuchungsergebnisse die Einführung der automatisch erhobenen **streckenbezogenen Lkw-Gebühr** im Rahmen des von den Gutachtern vorgeschlagenen schrittweisen Verfahrens vorbereiten.

Die Gutachter-Empfehlungen zur **Vergabe von Konzessionen** für ausgewählte Neu- und Ausbaustrecken von Bundesautobahnen mit **Refinanzierung durch die künftige streckenbezogene Lkw-Gebühr** stellen nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr eine Weiterentwicklung der mit dem Betreibermodell für Brücken und Tunnel (Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994) begonnen Form der Privatfinanzierung dar. Es wird jetzt zu prüfen sein, welche Ausgestaltung des Betreibermodells empfehlenswert ist, wie ein Stufenprogramm zur Realisierung aussehen kann und welche Pilotprojekte in Betracht kommen. Vor allem sind kapitalintensive Neu- und Ausbaustrecken für eine Umsetzung in Betracht zu ziehen. Wichtig ist, daß bei Einführung einer streckenbezogenen Lkw-Gebühr die **Option für eine spätere Vergabe von Konzessionen** für einzelne Autobahnstrecken und damit für mehr privatwirtschaftliches Engagement und Wettbewerb im Autobahnbau und -betrieb erhalten bleibt.

2.11 Neues Nebenbetriebsrecht

Am 8. April 1994 trat das Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (3. FStrÄndG), mit dem § 15 FStrG (Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen) geändert wurde, in Kraft. Die neue Regelung sieht vor, daß private Dritte Autobahnnebenbetriebe nicht nur – wie bisher – betreiben, sondern auch bauen können, eine Befugnis, die bisher dem Bund vorbehalten war (§ 15 Abs. 2 FStrG).

Hoheitliche Befugnisse gehen durch die Übertragung des Baues nicht auf Private über. Der Träger der Straßenbaulast bleibt dafür verantwortlich, daß die Bauten den Anforderungen an Sicherheit und Ordnung entsprechen. Die Standorte bestimmt nach wie vor der Bund im Einvernehmen mit den Ländern.

Neu sieht § 15 FStrG vor, daß für das Recht zum Betrieb eines Nebenbetriebes an den Bundesautobahnen eine absatz- bzw. umsatzbezogene Konzessionsabgabe an den Bund zu zahlen ist. Das Nähere regelt eine Konzessionsabgabenverordnung, die z. Z. mit den beteiligten Ressorts abgestimmt wird.

Zur Entlastung der Straßenbauverwaltung soll die Erhebung der Konzessionsabgabe auf das Bundesamt für Güterverkehr übertragen werden. Die dazu erforderliche Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (4. FStrÄndG) ist erfolgt.

Das Recht zum Bau und Betrieb eines Nebenbetriebes an Bundesautobahnen wird durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag (Konzessionsvertrag) übertragen. Hierfür hat das Bundesministerium für Verkehr in Abstimmung mit den obersten Straßenbaubehörden einen Mustervertrag erarbeitet und im Oktober 1995 eingeführt. Damit liegen die rechtlichen Voraussetzungen für den Abschluß der Konzessionsverträge vor. Insbesondere wegen erheblicher Probleme mit der Erstellung der für den Abschluß von Konzessionsverträgen erforderlichen Lagepläne konnten 1995 noch keine Konzessionen erteilt werden.

Als Hilfe und Leitfaden für die Verwaltung beim Abschluß der Konzessionsverträge sind Richtlinien über Bau und Betrieb von Nebenbetrieben an den Bundesautobahnen sowie für die Vergabe von Konzessionen (RN-BAB) in Vorbereitung. Mit ihrer Einführung wird im Laufe des Jahres 1996 gerechnet.

2.12 Entwicklung und Erprobung lärmmindernder Fahrbahnbeläge

Material und Textur der Fahrbahndecke haben Einfluß auf die Lärmerzeugung des Kraftfahrzeugverkehrs auf Straßen. Dies gilt insbesondere für Geschwindigkeiten ab 60 km/h, da hier das Reifen-Fahrbahngeräusch gegenüber dem Antriebsgeräusch immer stärker in den Vordergrund tritt.

Zur Verringerung der Lärmemissionen des motorisierenden Straßenverkehrs läßt das Bundesministerium für Verkehr in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen seit mehreren Jahren Bauweisen für lärmmindernde Fahrbahnbeläge entwickeln und erproben. Über Kontakte mit den europäischen Nachbarstaaten werden auch ausländische Erfahrungen mit einbezogen.

Im Rahmen des BMV/BASt-Forschungsprogramms „Lärmmindernde Straßendecken" wurden zwischen 1986 und 1993 speziell Versuche mit offenporigen Asphaltdeckschichten durchgeführt. Es wurde eine Vielzahl von Erprobungsstrecken – verteilt über das Bundesgebiet – angelegt und die dort eingebauten

Fahrbahndecken unter folgenden Gesichtspunkten untersucht:

- bautechnische Konzeption,
- lärm- und bautechnische Nutzungsdauer,
- erreichbare Lärmpegelminderungen,
- Winterdienstmethoden und
- Reinigungsmethoden.

Ziel des Programmes war es, Hinweise zu erhalten, wie offenporige Asphalte mit hoher Lärmminderung gebaut und erhalten werden können. Die Ergebnisse des Berichtes vom Juli 1995 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Neuzustand sind offenporige Deckschichten mit einem Größtkorn von 11 mm um etwa 3 dB (A) Deckschichten mit einem Größtkorn von 8 mm um etwa 5 dB (A) leiser als solche aus Asphaltbeton o/11.
- Deckschichten mit hoher Lärmminderung besitzen einen hohen Hohlraumgehalt bei kleinem Größtkorndurchmesser und nicht allzu hohem Größtkornanteil.
- Nach einer Nutzungsdauer von etwa 2 Jahren beginnt die lärmmindernde Wirkung abzunehmen, da die Poren mehr oder weniger verstopfen.
- Bei Schichten mit sehr hohen Hohlraumgehalten ist die bautechnische Nutzungsdauer nur durch besondere Aufwendungen bei Baustoffwahl, Bauausführung und Erhaltung sicherzustellen.
- Der Winterdienst auf offenporigen Asphaltdeckschichten kann mit mäßigem Zusatzaufwand (gegenüber dichten Schichten) beherrscht werden.
- Die Untersuchungen zum Reinigungsverhalten sind noch nicht abgeschlossen. Bisher ist der Reinigungserfolg eher als gering einzustufen.

In Zukunft sollen einerseits die besonders hohlraumreichen Deckschichten mit Porenvolumina über 20 % hinsichtlich Lärmminderung und Nutzungsdauer kritisch beobachtet werden, andererseits ist der Zusammenhang zwischen Lärmminderung und Fahrbahnoberflächen-Textur (und Hohlraumgehalt) weiter zu erforschen. Hierzu ist im Jahre 1996 der Beginn des Forschungsvorhabens „Einfluß der Fahrbahntextur auf das Reifen/Fahrbahn-Geräusch; Quantitative Ermittlung optimaler Texturparameter für lärmmindernde Fahrbahnoberflächen" im Auftrag BMV/BASt geplant; dabei sollen in umfangreichen Messungen beim Befahren von Versuchsfeldern Zusammenhänge zwischen dem Rollgeräusch und geometrischen Kennwerten der Fahrbahnoberfläche gefunden werden. Untersucht wird ein breites Spektrum von geschlossenen sowie auch einigen offenporigen Fahrbahndeckschichten.

3. Straßenbauleistungen im Jahr 1995

3.1 Finanzierung Straßenbauhaushalt 1995 – Kap. 12 10 –

– Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Vorankündung des Haushaltsgesetzes 1995 vom 22. Juni 1995 (BGBl. I. S. 819) folgende Ausgabemittel zur Verfügung **(Haushaltssoll).**

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	10 655,6
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	14,1
Summe Verfügungsbetrag (Soll)	**10 669,7**

– Die **Ausgaben** und **Ausgabenreste** im Haushaltsjahr 1995 betrugen demgegenüber:

Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabenreste (Ist)	Mio. DM
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)	10 552,6
Übrige Ausgaben	105,4
Summe Ausgaben (Ist)	**10 658,0**
(nachrichtlich) – Ausgabenreste Berichtsjahr	11,7

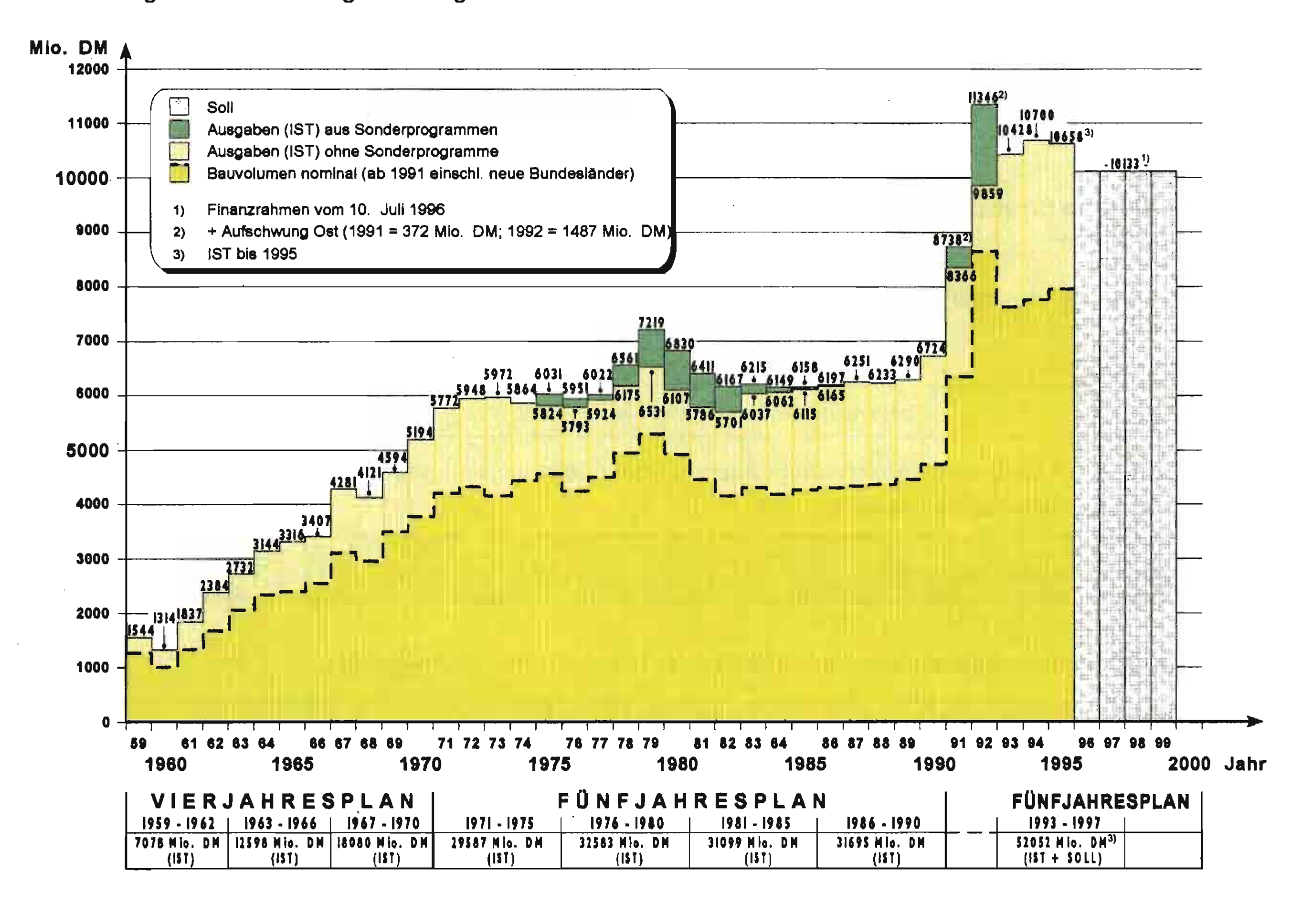
– Die Ist-Ausgaben 1995 verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

Kap. 12 10 Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschließlich Berlin)

	alte Bundesländer (ohne BL)	neue Bundesländer (mit BL)	Sonstige	Summe
	Mio. DM			
Kap. 12 10	6 697,5	3 855,1	105,4	10 658,0
– Investitionen	5 399,1	3 420,9	0,4	8 820,4
– Nichtinvestitionen	1 298,4	434,2	105,0	1 837,6

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens von 1959 bis 1995 zeigt **Abbildung 10.**

Abbildung 10: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959 bis 1995



– Die Ist-Ausgaben 1995 gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans [1])	Teilbetrag Mio. DM	Gesamtbetrag Mio. DM
Betriebliche Unterhaltung			1 621,9
○ Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	773,2	
○ Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	848,7	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			4 406,2
○ Erneuerung, Um- und Ausbau	741 13, 741 15, 741 19, 742 11	1 881,6	
○ Erweiterung einschließlich VDE	741 14, 741 16	1 431,7	
○ Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18	1 021,8	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	71,1	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			3 481,1
○ Erneuerung, Um- und Ausbau	741 23, 741 25, 741 29, 742 21	2 121,2	
○ Neubau	741 27	1 310,2	
○ Hochbauten	711 22, 712 22	49,7	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzbeschaffung			458,9
○ Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	220,1	
○ Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	238,8	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		232,8
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		228,4
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5 a Fernstraßengesetz)	883 81		21,8
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			206,9
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	23,4	
○ Verschiedenes	532 62, 546 12, 682 22, 685 01, 685 12, 744 82, 861 62, 883 99	183,5	
		Zusammen:	10 658,0

[1]) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Abwicklung von Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen im Regelfall über mehrere Jahre läuft, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschritts eingegangen werden, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Im Jahre 1995 standen insgesamt 11 580,7 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr

1996:	rd. 4 329,1 Mio. DM
1997:	rd. 1 622,4 Mio. DM
1998:	rd. 904,7 Mio. DM
Folgejahre	rd. 4 724,5 Mio. DM

Am 31. Dezember 1994 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1995:	rd. 3 697,9 Mio. DM
1996:	rd. 728,3 Mio. DM
1997:	rd. 790,8 Mio. DM
Insgesamt	rd. 5 217,0 Mio. DM

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Jahr 1995 sind die in **Tabelle 2** zusammengefaßten Streckenlängen fertiggestellt worden. Die Tabelle weist außerdem die Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

Mit diesen Ausgaben wurde der Finanzrahmen des Jahres 1995 bei den Hauptbautiteln (Ausgabe-Ist: vgl. **Tabelle 1**) fast vollständig ausgeschöpft.

Die Einzelbaufortschritte im Jahre 1995 sind im Anhang in den **Tabellen 9 bis 12** detailliert dargestellt.

3.3 Hauptbautitel

3.3.1 Bundesautobahnen

3.3.1.1 Erneuerung, Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen

Die Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen nimmt weiter zu. Es ist daher notwendig, die Leistungsfähigkeit bestehender Bundesautobahnen zu erhöhen bzw. ihren Ausbauzustand, z. B. durch Ausbau noch fehlender Standstreifen als auch durch zusätzliche Fahrstreifen an Steigungsstrecken, zu verbessern.

Auch die Erhaltung dieser Strecken gewinnt mit ihrem Alter sowie angesichts steigender Verkehrs-

Tabelle 2: Leistungsübersicht 1995 der Bundesfernstraßen
– Bauleistungen nach Art und Ausgaben – (nur Hauptbautitel einschließlich VDE)

Straßenklasse	Art der Bauleistung	Fertiggestellte Streckenlänge km	Ausgaben einschl. Grunderwerb Mio. DM
Bundesautobahn	Neubau zweibahnig	27,4	1 157,6
	1. Fahrbahn	6,1	
	2. Fahrbahn	45,1	
	Erweiterung: zweibahnig	52,7	1 493,0
	(4 auf 6 FS): 1. Fahrbahn	23,3	
	2. Fahrbahn	35,7	
Bundesstraße	4streifiger Neubau	36,6	1 466,0
	2streifiger Neubau	165,6	
(davon: Ortsumgehung)	4streifiger Neubau	21,5	(894,8)
	2streifiger Neubau	161,9	
		Summe:	4 116,4

Hauptbautitel einschließlich GE

[1]) 741 14	1 072,2 Mio. DM
[2]) 741 16	420,7 Mio. DM
[3]) 741 17	933,2 Mio. DM
[4]) 741 18	224,3 Mio. DM
[5]) 741 27	1 466,0 Mio. DM
	4 116,4 Mio. DM

nachfrage und insbesondere der Achslasterhöhungen im Lkw-Verkehr zunehmend an Bedeutung.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren wird die Erweiterung der Betriebsstrecken auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen erforderlich. Gleichzeitig werden diese Strecken erneuert und dem derzeitigen technischen Standard angepaßt.

Im Zuge der Realisierung des „Vordringlichen Bedarfs" des Bedarfsplanes auf eine Netzlänge von insgesamt rd. 13 000 km Autobahn sollen rd. 3 900 km 6 oder 8 Fahrstreifen erhalten.

Schwerpunkte der BAB-Erweiterung sind neben den Erweiterungsstrecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A 1 bis A 9.

Die Gesamtlänge der 6- und 8streifigen Strecken betrug am 1. Januar 1996 rd. 1 590 km (Vorjahr: 1 508 km).

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellungen sind im Anhang in **Tabelle 9** aufgelistet und in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 1995"** dargestellt. Die Ausgaben für die Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgegliedert:

Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken
(einschließlich VDE)

Ausgaben 1995 nach Teilbereichen	Titel im Straßenbauplan [1])	Beträge in Mio. DM
– Erneuerung	741 13	1 521,4
– Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 15	245,9
– hierzu Grunderwerb einschl. Lärmschutz	741 19 821 15 821 19	39,7
– Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (teilweise mit Erneuerung einschließlich VDE)	741 14 821 14	1 025,9 46,3
– Baumittel	741 16	405,8
– Grunderwerb	821 16	15,0
– Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	742 11	97,6
Ausgaben 1995 insgesamt		3 397,6

[1]) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 8, detailliert dargestellt.

3.3.1.2 Neubau

Im Jahre 1995 sind 15 BAB-Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 78,6 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Davon wurden an rd. 45 km BAB-Strecken die 2. Fahrbahn ergänzt.

Unter Berücksichtigung der 1995 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. hatte das Netz der Bundesautobahnen am 1. Januar 1996 eine Länge von 11 190 km erreicht. Ende des Jahres 1995 waren rd. 254 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon rd. 26 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1995 insgesamt 1 228,7 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert:

Ausgaben für Bundesautobahnen – Neubau –
(einschließlich VDE)

Ausgaben 1995 nach Teilbereichen	Titel im Straßenbauplan [1])	Beträge in Mio. DM
– Baumittel	741 17 741 18	823,4 198,4
– Grunderwerb	821 17 821 18	109,9 25,9
– Hochbauten	711 12 712 12	34,3 36,8
Ausgaben 1995 insgesamt		1 228,7

[1]) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 8, detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in **Tabelle 10** aufgelistet und in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1995"** dargestellt.

Von den fertiggestellten Streckenabschnitten sind folgende besonders hervorzuheben:

A 12 Berlin–Frankfurt/Oder

Mit der Fertigstellung der neuen Oderbrücke (nördliche Richtungsfahrbahn) ist jetzt eine 4streifige Verkehrsführung im grenzüberschreitenden Verkehr möglich. Der Umbau der südlichen Oderbrücke wird im Dezember 1997 abgeschlossen sein.

A 15 Lübbenau–Forst

Nach nunmehr rd. 2½ Jahren Bauzeit wurde die rd. 64 km lange 2. Fahrbahn zwischen dem Dreieck Spreewald und Forst für den Verkehr freigegeben. Damit ist durchgehend die 4streifige Verkehrsführung fertiggestellt.

A 31 Emden–Bottrop

Die Bauarbeiten sind im Jahr 1995 soweit fortgeschritten, daß folgende Teilstrecken mit insgesamt

13,5 km Länge für den Verkehr freigegeben werden konnten.

AS Emden-West–AS Emden-Conrebbers Weg

AS Veenhusen–AD Leer

AS Ochtrup-Nord–AS Gronau-Ochtrup

A 70 Schweinfurt–Bayreuth

Durch die Verkehrsfreigaben von weiteren insgesamt rd. 12 km langen BAB-Neubauteilstrecken wurde eine weitere Etappe für die Fertigstellung der A 70 erreicht.

A 100 Stadtring Berlin

Mit der Verkehrsfreigabe im Bereich Sachsendamm als Lückenschluß verschwindet ein latenter Engpaß für rd. 100 000 Kfz täglich.

A 250 Hamburg–Lüneburg

Mit Fertigstellung der 15 km langen Neubaustrecke zwischen Winsen-Ost und Lüneburg wird der Verkehr aus den überlasteten Ortsdurchfahrten im Zuge der parallel verlaufenden Bundesstraße 4 auf eine Hauptverkehrsachse verlagert.

Insgesamt sind die Bauarbeiten 1995 soweit fortgeschritten, daß in 1996 mit der Fertigstellung von Autobahn-Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von rd. 70 km – davon rd. 43 km zweibahnig und rd. 19 km 2. Fahrbahn – zu rechnen ist. (siehe Anhang, **Tabelle 16**). Damit ist u. a. zu erwarten, daß die

- A 28 zwischen zwischen AS Ganderkesee-Ost bis AS Delmenhorst–Hasport

  und die

- A 70 zwischen AK Bamberg bis AS Scheßlitz

durchgehend 2bahnig befahren werden können und weitere wichtige BAB-Abschnitte, z. B. der

A 14 zwischen Altmödewitz und AS Löbejün,

A 52 zwischen Elmpt und AS Schwalmtal,

A 63 zwischen Steinbach und AS Winnweiler,

A 96 zwischen Stegen und AS Inning

dem Verkehr zur Verfügung stehen werden.

3.3.2 Neu- und Ausbau von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Im Jahre 1995 sind insgesamt 66 Bundesstraßen-Teilstrecken mit einer Länge von 202,2 km (17 Teilstrecken, 4streifig: 36,6 km; 49 Teilstrecken, 2streifig: 165,6 km) für den Verkehr freigegeben worden. Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen hat das Netz der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) nunmehr eine Länge von 41 729 km. Ende des Jahres 1995 waren 159 Bundesstraßen-Teilstrecken mit einer Länge von 423,3 km (17 Teilstrecken, 4streifig: 84,3 km; 125 Teilstrecken, 2streifig: 339,0 km) in Bau.

Neben dem **Neu- und Ausbau von Strecken** (Anhang, **Tabelle 11** und Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1995"**) sind weitere wichtige Aufgaben beim Ausbau des Bundesstraßennetzes:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 12** und Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1995"**)

- **Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge** (Anhang, **Tabelle 13**).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 54 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 183,4 km (9 Teilstrecken 4streifig: 21,5 km; 45 Teilstrecken, 2streifig: 161,9 km) für den Verkehr freigegeben. Unter Einschluß der bereits in den Vorjahren fertiggestellten Abschnitte konnten damit im Jahre 1995 43 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 206,7 km, davon 54,8 km: 4streifig und 151,9 km: 2streifig) vollständig für den Verkehr freigegeben werden. Weitere 142 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit insgesamt 379,3 km Länge (54,4 km: 4streifig, 324,9 km: 2streifig) waren Ende 1995 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 894,8 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bahn AG **im Zuge von Bundesstraßen** dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1995 aus dem Straßenbauplan 45,1 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 182,7 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKrG). Auch in den kommenden Jahren ist aufgrund des Nachholbedarfs in den neuen Ländern, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen der VDE-„Schiene" mit einem hohen Ausgabeniveau zu rechnen.

Im Jahr 1995 sind rd. 400 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt worden. An Baukosten wurden insgesamt rd. 130 Mio. DM aufgewendet. Für die **alten Bundesländer** ist für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 der Bau von 3 000 km Radwegen mit Baukosten in Höhe von rd. 1 Mrd. DM vorgesehen. In den Jahren 1991 bis 1995 sind davon bereits rd. 1 440 km realisiert worden. An Baukosten sind in dem gleichen Zeitraum rd. 560 Mio. DM aufgewendet worden. In den **neuen Bundesländern** sind bis zum Jahr 2000 rd. 1 500 km Radwege in einer Ausgabenhöhe von 500 Mio. DM geplant. Bis 1995 wurden davon rd. 490 km fertiggestellt. An Baukosten wurden dafür rd. 110 Mio. DM aufgewendet.

Ausgaben für Bundesstraßen

Ausgaben 1995 nach Teilbereich	Titel im Straßenbauplan [1])	Beträge in Mio. DM
– Erneuerung	741 23	1 190,4
– Um- und Ausbau (Baukosten)	741 25	903,2
– Grunderwerb	821 25	62,3
– Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baumittel)	741 27	1 310,2
– Grunderwerb	821 27	155,7
– Hochbau	711 22, 712 22	49,7
– Lärmschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 29, 821 29, 852 22, 863 22	37,1
– Betriebsfunkanlagen	742 21	11,3
Ausgaben 1995 insgesamt		3 719,9

[1]) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 8, detailliert dargestellt.

Im einzelnen wurden in den Bundesländern folgende Bauleistungen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

10 Teilstrecken 41,0 km

davon 18,1 km, 4streifig

22,9 km, 2streifig

In Bau befindlich:

28 Teilstrecken 68,8 km

davon 21,6 km, 4streifig

47,2 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

B 29 Ortsumgehung Schorndorf (in Bau)

B 30 Neubau von nördlich Baindt bis Ravensburg/Eschach (in Bau)

B 31 Neubau zwischen Stockach und Überlingen (in Bau)

B 31 Neubau Freiburg/Ost (in Bau)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

11 Teilstrecken 30,1 km

davon 7,4 km, 4streifig

22,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

31 Teilstrecken 86,5 km

davon 13,7 km, 4streifig

72,8 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 2 Ortsumgehung Heroldsberg (in Bau)

B 2 Ortsumgehung Pöcking (in Bau)

B 11 Ortsumgehung Regen (in Bau)

B 12 Ortsumgehung Kumreut (in Bau)

B 16 Verlegung in Günzburg (unter Verkehr)

B 17a Neubau der Westtangente Augsburg, 2. BA: B 2n bis Holzweg (unter Verkehr)

B 25 Ortsumgehung Baldingen (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 85 Ortsumgehung Ruderting (in Bau)

B 299 Verlegung östlich Neuötting (unter Verkehr)

B 300 Ortsumgehung Peutenhausen (unter Verkehr)

B 303 Ortsumgehung Schirnding (unter Verkehr)

B 469 Ortsumgehung Wörth-Trennfurt (unter Verkehr)

B 472 Ortsumgehung Peiting (B 23–B 472) (in Bau)

Brandenburg

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teilstrecke 2,3 km, 4streifig

In Bau befindlich:

1 Teilstrecke 0,5 km, 4streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

B 96 a Ausbau von Schönefeld bis Mahlow (in Bau)

B 101 Neubau von BAB A 10 bis Stadtgrenze Berlin (in Bau)

Hamburg

In Bau befindlich:

1 Teilstrecke 6,2 km, 4streifig

Ein besonders bedeutsames Einzelvorhaben, das sich in Bau befindet, ist:

B 433 Ortsumgehung Fuhlsbüttel

Hessen

Für den Verkehr freigegeben:

2 Teilstrecken 11,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

11 Teilstrecken 43,8 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 3 Ortsumgehung Bad Nauheim (unter Verkehr)

B 3 Darmstadt/Arheiligen (in Bau)

B 38 Neubau von der Ldgrz. HE/BW bis nördlich Reisen, einschl. Tunnel (in Bau)

B 44 Verlegung zwischen Stockstadt a. Rh. und Gernsheim (in Bau)

B 45 Neubau von Tannenmühle bis Rodgau/Jügesheim (in Bau)

B 45 Ortsumgehung Bruchköbel/Roßdorf und Bruchköbel (unter Verkehr)

B 251 Ortsumgehung Wolfhagen/Istha (in Bau)

B 252 Ortsumgehung Arolsen/Helsa und Arolsen (in Bau)

B 417 Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof (in Bau)

B 455 Verlegung bei Oberursel (in Bau)

B 486 Ortsumgehung Langen (in Bau)

Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teilstrecken 11,9 km,

davon 0,8 km, 4streifig

11,1 km, 2streifig

In Bau befindlich:

4 Teilstrecken 7,0 km

davon 3,0 km, 4streifig

4,0 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 5 Ortsumgehung Boizenburg (unter Verkehr)

B 104 Ortsumgehung Bruel (in Bau)

B 105 Ortsumgehung Kröpelin (in Bau)

B 106 Ortsumgehung Schwerin (Westumgehung), 1. BA (in Bau)

B 111 Peenebrücke Wolgast (in Bau)

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

6 Teilstrecken 17,6 km, 2streifig

In Bau befindlich:

10 Teilstrecken 53,1 km

davon 5,9 km, 4streifig

47,2 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis nördlich Göttingen (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 3 Ortsumgehung Pattensen (unter Verkehr)

B 4 Ortsumgehung Uelzen (in Bau)

B 64 Stahle (NW)–Allersheim: Nordumgehung Holzminden (in Bau)

B 80 Ortsumgehung Hedemünden (in Bau)

B 82 Verlegung westlich Langelsheim bis nördlich Goslar (in Bau)

B 83 Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck (in Bau)

B 210 Ortsumgehung Jever (in Bau)

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

14 Teilstrecken 46,0 km

davon 2,7 km, 4streifig

43,3 km 2streifig

In Bau befindlich:

16 Teilstrecken 45,5 km,

davon 10,0 km, 4streifig

35,5 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 59 Ortsumgehung Stommeln (unter Verkehr)

B 61 Ausbau in Minden, Ringstraße (in Bau)

B 61 Neubau in Porta Westfalica mit Weserbrücke (unter Verkehr)

B 62 Siegen/West bis Ldgrz. NW/HE bei Niederschelden einschließlich Abzweig Eiserfeld (teilweise unter Verkehr)

A 64 Neubau zwischen Bad Driburg/Herste und Brakel/Riesel (unter Verkehr)

B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund: Lünen (B 54)–B 1 bei Remberg (unter Verkehr)

B 477 Verlegung bei Bergheim (unter Verkehr)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

7 Teilstrecken	15,4 km
davon	7,6 km, 4streifig
	7,8 km, 2streifig

In Bau befindlich:

19 Teilstrecken	58,8 km
davon	13,2 km, 4streifig
	45,6 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden sind:

B 10 Ausbau zwischen BAB–A 62 (AS Pirmasens) und Fehrbach

B 10 Ortsumgehung Rinnthal, Sarnstall und Annweiler

B 41 Verlegung zwischen Bad Kreuznach und Welgesheim (A 61) (unter Verkehr)

B 50 Ortsumgehung Argenthal

B 256 Verlegung von Neuwied bis Oberbieber (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 257 Ortsumgehung Altenahr

B 260 Ortsumgehung Bad Ems

B 271 Verlegung bei Bad Dürkheim bis Neustadt

Saarland

In Bau befindlich:

3 Teilstrecken	8,3 km
davon	1,0 km, 4streifig
	7,3 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen

B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden

B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teilstrecken	7,0 km
davon	6,2 km, 4streifig
	0,8 km, 2streifig

In Bau befindlich:

4 Teilstrecken	8,3 km
davon	6,9 km, 4streifig
	1,4 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 2 Ausbau von der BAB–A 14 bis Stadtgrenze Leipzig (unter Verkehr)

B 93 Neubau zwischen Meerane und Zwickau (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 107 Ortsumgehung Eilenburg (in Bau)

B 170 Verlegung bei Dippoldiswalde (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 174 Ortsumgehung Zschopau-Gornau (in Bau)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

6 Teilstrecken	18,1 km, 2streifig

In Bau befindlich:

7 Teilstrecken	27,5 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 79 Ortsumgehung Dardesheim (unter Verkehr)

B 91 Ortsumgehung Weißenfels (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 188 Ortsumgeung Stendal (in Bau)

B 189 Ortsumgehung Barleben (in Bau)

Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben:

2 Teilstrecken	9,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

3 Teilstrecken	2,9 km
davon	2,3 km, 4streifig
	0,6 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 76 Ortsumgehung Eutin (unter Verkehr)

B 76 Verlegung in Kiel (in Bau)

B 205 Ortsumgehung Neumünster (teilweise unter Verkehr/teilweis in Bau)

B 502 Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf (in Bau)

Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teilstrecke 0,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

1 Teilstrecke 2,9 km, 2streifig

Ein besonders bedeutsames Einzelvorhaben, das für den Verkehr freigegeben wurde, ist:

B 94 Verlegung in Greiz, einschließlich Elsterbrücke

3.3.3 Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000

In **Tabelle 3** sind für die Hauptbautitel die Ausgaben und erreichten Baulängen den Planzielen des Fünfjahresplanes gegenübergestellt. Die ermittelten Erfüllungsgrade beziehen sich auf das bis zum Ende des Planungszeitraumes zu erreichende Plansoll.

Die in der Tabelle dargestellten Ausgabenansätze beziehen sich auf den Kostenstand im Jahr 1993. Die gesetzten Bauleistungsziele können verständlicherweise nur dann erreicht werden, wenn

- Finanzmittel in der erforderlichen Höhe im Bundeshaushalt zur Verfügung stehen und zeitlich nach den Erfordernissen des Baugeschehens eingesetzt werden können und
- Kostensteigerungen durch Erhöhung der Haushaltsansätze ausgeglichen werden können.

Bei der Interpretation von Erfüllungsgraden ist außer den Wirkungen von Planungsvorläufen und Finanzierungsnachläufen auch zu beachten, daß sich die angenommenen Projektkosten und -längen im Laufe der Planung ändern können.

Aus den ermittelten Erfüllungsgraden läßt sich ablesen, daß der Neubau von Bundesfernstraßen bisher am stärksten – bei den Bundesstraßen zudem leicht überproportional – finanziert wurde und zu entsprechenden Fertigstellungen geführt hat. Die Bauleistungen (Baulängen) kommen damit dem derzeit zu erreichenden Plansoll (von 37,5 %) relativ nahe. Finanzierung und Fertigstellung der BAB-Erweiterungsmaßnahmen liegen dagegen – angesichts der hier wirksamen Haushaltseinsparungen (vgl. Kap. 1.5.1) nicht unerwartet – deutlich zurück.

Tabelle 3: Fünfjahresplan (FJP) 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 – Erfüllungsgrade per 31. Dezember 1995 –

	Soll-Werte FJP (Laufzeit: 8 Jahre)		Ist-Werte bis 1995		Erfüllungsgrade in % [2]	
	Ansätze in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben	Längen
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubau [1]	12 794,8	921,0 [3]	4 097,2	338,1	*32,0*	*36,7*
BAB-Erweiterung (4/6 FS)	15 195,4	934,0 [4]	3 984,9	223,7	*26,2*	*24,0*
Bundesstraßen-Neubau	10 862,1	1 451,0	4 724,8	525,8	*43,5*	*36,2*
davon Ortsumgehungen ...	9 228,8	1 249,0	2 811,9	428,8	*30,5*	*34,3*

[1]) zweibahnig oder 2. Fahrbahn
[2]) Soll: 37,5 %
[3]) 590 km + 331 km 2. Fb. = 921 km
[4]) 1 265 km – 331 km 2. Fb. = 934 km

3.3.4 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Jahresende 1995 rd. 34 450 Bauwerke, davon befanden sich 4 565 Bauwerke in den neuen Bundesländern. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1 274,5 km.

Im Jahre 1995 wurden 12 Tunnel fertiggestellt, so daß sich jetzt insgesamt 145 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen (davon 120 in der Baulast des Bundes) in Betrieb befinden. Weitere 33 Tunnel befinden sich in Bau.

Die Erhaltung der Bauwerke erfordert zunehmend höhere Aufwendungen. Im Jahre 1995 wurden folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen begonnen:

A 1 Saarbrücken–Trier

Primstalbrücke bei Nonnweiler,

Kosten: rd. 12,0 Mio. DM

Instandsetzung der Betonfahrbahn und Erneuerung der Entwässerung und Abdichtung sowie Erneuerung der Kappen einschl. Geländer.

A 3 Nürnberg–Regensburg

Donaubrücke Sinzing bei Regensburg,

Kosten: rd. 10,8 Mio. DM

Erneuerung der Abdichtung und der Entwässerung sowie Instandsetzung der Kappen, Geländer und Fahrbahnübergänge.

A 8 Saarlouis–Zweibrücken

Kirkeler Talbrücke bei Neunkirchen,

Kosten: rd. 10,2 Mio. DM

Verstärkung des Überbaues und Instandsetzung der Fahrbahntafel, Erneuerung der Abdichtung, Kappen, Geländer und Entwässerung.

A 44 Kassel–Unna

Talbrücke Rhödaer Grund bei Warburg,

Kosten. rd. 10,7 Mio. DM

Instandsetzung der Unter- und Überbauten mit Kappen und Abdichtung, Erneuerung der Lager, Fahrbahnübergänge und Geländer.

A 52 Düsseldorf–Essen

Ruhrtalbrücke Mintard,

Kosten: rd. 8,6 Mio. DM

Erneuerung des Korrosionsschutzes der stählernen Überbauten

B 246 a Burg–Wanzleben

Elbebrücke Schönbeck,

Kosten: rd. 13,3 Mio. DM

Erneuerung der Fahrbahntafel, der Kappen, Abdichtung und Entwässerung, Instandsetzung der Unterbauten und Lager.

Die im Jahre 1995 für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind im Anhang in den **Tabellen 14** und **15** zusammengestellt und in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1995“** dargestellt.

Von den Ingenieurbauwerken, die im 1. Halbjahr 1996 in den neuen Ländern begonnen wurden, sind folgende hervorzuheben:

A 4 Eisenach–Dresden

Teufelstalbrücke bei Hermsdorf

Länge: 253 m,

Baukosten: rd. 16,6 Mio. DM

A 4 Dresden–Bautzen

Abbruch und Neubau der Brücke über das Temritzer Wasser

Länge: 85 m,

Baukosten: rd. 9,1 Mio. DM

A 4 Bautzen–Görlitz

Tunnel durch die Königshainer Berge, 2 Röhren

Länge: 3 300 m,

Baukosten: rd. 170 Mio. DM

A 9 Hermsdorfer Kreuz–Bayreuth

Lehestentalbrücke im Zuge der B 90

Länge: 344 m,

Baukosten: rd. 10,6 Mio. DM

A 38 Sangershausen–Leipzig

Autobahnkreuz A 9/A 38, 3 Bauwerke

Gesamtlänge: rd. 400 m,

Baukosten: rd. 20 Mio. DM

A 71 Erfurt–Suhl

5 Überführungen über die A 71 bei Arnstadt

Gesamtlänge: 542 m,

Baukosten: rd. 11,5 Mio. DM

3.3.5 Umweltschutz

– Lärmschutz

Im Berichtsjahr 1995 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 267 Mio. DM und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 56 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 323 Mio. DM betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd. 4,6 Mrd. DM.

Im Jahr 1995 wurden rd. 41 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rd. 63 km Lärmschutzwände errichtet sowie 48 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. An Bundesfernstraßen wurden damit bis Ende 1995 folgende Lärmschutzmaßnahmen errichtet:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 755 km
- Lärmschutzwände: 1 320 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 605 000 m²).

Tabelle 4 zeigt die Aufteilung der Leistungen für die Lärmschutzeinrichtungen nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen in den einzelnen Bundesländern enthält die vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1995".

– Naturschutz und Landschaftspflege

Im Jahre 1995 wurden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege an Bundesfernstraßen rd. 229,4 Mio. DM und für Grünfläche und Biotoppflege rd. 238,0 Mio. DM ausgegeben. **Tabelle 5, Seite 39,** gibt die Aufteilung der Ausgaben in den einzelnen Bundesländern für 1995 wieder.

Die Ausgaben beziehen sich auch auf landschaftsgestalterische Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Landschaftsgerechte Begrünung und landschaftsangepaßte Geländemodellierung tragen zur Einbindung einer Baumaßnahme in die Landschaft bei. Darüber hinaus wurden auch die Schutzmaßnahmen beim Bau (Umzäunung wertvoller Biotope) sowie die Maßnahmen zum Gewässer- und Bodenschutz – z. B. Renaturierung von befestigten Straßenflächen – finanziert.

Tabelle 4: Ausgaben für Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen im Jahr 1995

	Land	Länge der Lärmschutzwälle und Stauwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		1995	gesamt	1995	gesamt	1995	gesamt
		km	km	km	km	m²	m²
	1	2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	1,60	31,19	3,99	96,18	3 437	134 286
2	Bayern	16,21	180,39	12,96	111,59	3 624	44 588
3	Berlin	0,40	0,40	0,00	21,30	847	22 093
4	Brandenburg	–	0,11	1,10	7,65	425	711
5	Bremen	–	2,87	1,45	37,77	259	1 934
6	Hamburg	–	13,99	0,16	13,36	40	17 322
7	Hessen	0,61	28,62	4,10	80,42	5 295	61 394
8	Mecklenburg-Vorpommern	–	8,55	1,07	1,33	439	990
9	Niedersachsen	3,57	74,89	6,32	153,48	8 230	71 233
10	Nordrhein-Westfalen	4,45	318,96	11,47	638,12	4 609	131 490
11	Rheinland-Pfalz	0,42	15,77	7,04	70,88	4 349	61 719
12	Sachsen-Anhalt	2,30	2,30	0,00	0,79	2 072	5 935
13	Saarland	0,19	21,48	2,35	21,17	975	5 765
14	Schleswig-Holstein	7,10	44,90	2,18	42,45	520	10 845
15	Sachsen	1,29	7,05	5,41	16,03	7 861	23 362
16	Thüringen	3,27	3,27	3,27	7,90	5 411	11 672
	Bundesgebiet	**41,41**	**754,74**	**62,87**	**1 320,22**	**48 393**	**605 339**

Tabelle 5: Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege im Jahr 1995

	Land	Ausgaben für Erweiterung, Aus- und Neubau (einschl. N + L)[2]	Ausgaben N + L		Gesamtausgaben N + L alle Vorhaben	Anteil N + L (5) : (2)	Ausgaben für Grünpflege in Mio. DM an Bundesfernstraßen
			große Vorhaben	kleinere Vorhaben			
		Mio. DM				in %	Mio. DM
	1	2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	444,3	19,8	3,0	22,7	*5,1*	46,1
2	Bayern	737,1	30,7	8,5	39,2	*5,3*	40,6
3	Berlin	36,9	0,2	–	0,2	*0,6*	0,7
4	Brandenburg[1]	368,6	10,4	4,7	15,1	*4,1*	14,3
5	Bremen	20,1	0,4	–	0,4	*1,9*	0,7
6	Hamburg	66,2	0,3	–	0,3	*0,5*	1,4
7	Hessen	156,4	24,5	4,1	28,6	*18,2*	11,0
8	Mecklenburg-Vorpommern	289,5	12,2	1,5	13,7	*4,7*	5,5
9	Niedersachsen	457,7	33,8[3]	0,9[3]	34,7[3]	*7,6*[3]	31,5
10	Nordrhein-Westfalen	608,6	21,1	10,0	31,1	*5,1*	42,7
11	Rheinland-Pfalz	190,1	7,4	1,2	8,6	*4,5*	5,0
12	Saarland	23,9	0,6	–	0,6	*2,3*	4,3
13	Sachsen	712,5	3,9	3,4	7,3	*1,0*	11,2
14	Sachsen-Anhalt[1]	445,9	9,1	3,4	12,5	*2,8*	8,2
15	Schleswig-Holstein	110,0	1,3	6,8	8,1	*7,3*	10,2
16	Thüringen[1]	295,5	4,5	1,9	6,4	*2,2*	4,6
	Bundesgebiet	**4 962,3**	**180,0**	**49,4**	**229,4**	***4,6***	**238,0**

[1]) Die Ausgaben für VDE-Maßnahmen, die von der DEGES geplant werden, sind in den entsprechenden Länderangaben enthalten.
[2]) Titel: 741 14, 741 15, 741 16, 741 18, 741 25, 741 27, 745 23, 745 24, 745 25 einschließlich Grunderwerb.
[3]) Schätzwert.

Zum Erhalt der vorhandenen Biotope und von Flora und Fauna (z. B. Amphibien) wurden Schutzvorkehrungen gebaut. Weiterhin sind zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe Maßnahmen zur Optimierung, Neuanlage und Entwicklung wertvoller Lebensräume für Tiere und Pflanzen durchgeführt worden. Dabei wurden unter Berücksichtigung der vorhandenen Biotopvernetzung und faunistischer Arealansprüche neue Gehölzbiotope, Streuobstwiesen, Magerrasen- und Sukzessionsflächen, Feuchtwiesen und Oberflächengewässer mit naturnaher Ufervegetation hergestellt und vorbelastete Fließgewässer renaturiert.

3.4 Erhaltung

– Finanzbedarfsermittlung für die Erhaltung der Bundesstraßen

In zeitlicher Abstimmung mit der Bundesverkehrswegeplanung und Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen wird der Finanzbedarf für die qualifizierte Substanzerhaltung der Straßeninfrastruktur, d. h. für die Erhaltung von Fahrbahnbefestigungen, Brücken und Ingenieurbauwerken und sonstigen Anlageteilen an Bundesautobahnen wie an Bundesstraßen ermittelt. Qualifizierte Substanzerhaltung bedeutet hierbei Pflege und Ausbau des vorhandenen Netzes (vgl. Kap. 2.1), soweit es die Anpassung an den technischen Fortschritt aber auch der verbesserte Schutz Dritter und der Umwelt vor Beeinträchtigungen erfordert. Kapazitive Erweiterungen des Netzes sind dagegen nicht Gegenstand der Straßenerhaltung.

Ziel der Straßenerhaltungspolitik des Bundes ist es, die vorhandene Bausubstanz der Bundesfernstraßen gemäß den Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts zu erhalten. Durch die Wahl geeigneter baulicher Maßnahmen und Strategien (vgl. Kap. 2.1) von „baulicher Unterhaltung" bis zu „Erneuerungen im Hoch- bzw. Tiefeinbau" sollen die Bundesfernstraßen ihre verkehrliche und volkswirtschaftliche Aufgabe langfristig erfüllen können.

Ausgangspunkt der Finanzplanung für Erhaltungsaufwendungen sind Bedarfsschätzungen, die im Abstand von 5 Jahren über jeweils einen Zeitraum von 20 Jahren durchgeführt werden. Die Ersatzabschätzung des Erhaltungsbedarfs wird z. Z. im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr mit der Zielvorgabe langfristig qualifizierter Substanzerhaltung erarbeitet (status-quo-Prognose).

Diese Prognose berücksichtigt auch Einflüsse auf den Erhaltungsbedarf, die durch Achslasterhöhun-

gen der Antriebsachse bei Lkw, Gesamtgewichtserhöhungen für Lastzüge des Güterkraftverkehrs und Vorgaben zum qualitativen Ausbau des Netzes wie z. B.

- die Verbreiterung der Bundesstraßen auf mindestens RQ 7,5,
- die Verstärkung unterbemessener Fahrbahnbefestigungen,
- der Ersatz nicht anforderungsgerechter Altbauweisen und
- Netzveränderungen durch z. B. Abstufungen von Bundesstraßen

entstehen können. Der durch die o. g. Prognose dargestellte Bedarf ist die Grundlage der Erhaltungs-Investitionsplanung im geltenden Bundesverkehrswegeplan sowie der mittelfristigen Finanzplanung.

Der Finanzbedarf für die Erhaltung kann darüber hinaus nach Umfang und Struktur durch die Einbeziehung weiterer, nicht nur erhaltungsrelevanter Überlegungen und Zwangspunkte beeinflußt werden, wie

- Schwerpunktbildung bei bestimmten Investitionsvorhaben mit z. B. besonderer Beschäftigungswirksamkeit oder internationaler Relevanz unter zeitlicher Zurückstellung anderer Projekte,
- aufgrund von Haushaltsrestriktionen.

– Ergebnisse der Finanzbedarfsschätzungen

Für die Jahre 1991 bis 2010 ergibt die o. g. Prognose folgende Bedarfswerte (incl. MWSt. auf dem Preisniveau 1990):

Straßenklasse	prognostizierter jährlicher Finanzbedarf in Mio. DM im Zeitraum		
	1996 bis 2000	2001 bis 2005	2006 bis 2010
Bundesautobahnen	1 723	1 777	2 061
Bundesstraßen	1 654	1 425	1 497
Gesamtnetz	3 377	3 202	3 558

In diesem Erhaltungsbedarf sind die nachfolgenden qualifizierten Maßnahmen

- der Ersatz nicht anforderungsgerechter Altbauweisen,
- die Verstärkung unterbemessener Fahrbahndecken,
- der jährliche Zuwachs der Schwerverkehrsbelastungen auf den Bundesfernstraßen in Höhe von 1 %,
- Erhaltungseinsparungen durch Abstufung von Bundesstraßen und
- eine dem Verkehrsbedarf angepaßte Streckung des generellen Ausbaus von Bundesstraßen auf RQ 7,5

enthalten, die im Zuge anfallender Instandsetzungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen miteinbezogen werden.

– Umsetzung in BVWP und Fernstraßenhaushalt

Bei der Umsetzung des so abgeschätzten Erhaltungsbedarfs von rd. 65 Mrd. DM im Zeitraum 1991 bis 2010 (Preisstand: 1990) in die Finanzplanung ist zu berücksichtigen, daß Erhaltungsmaßnahmen in vielen Fällen, wie z. B. beim 6streifigen Ausbau von BAB, kostengünstiger und verkehrstechnisch sinnvoller zusammen mit Maßnahmen kapazitiver Erweiterung ausgeführt werden können. Dadurch kann das aus der Bedarfsschätzung abgeleitete Finanzvolumen in den reinen Erhaltungstiteln auf rd. 57 Mrd. DM gekürzt werden.

An dieser BVWP-Vorgabe orientieren sich die Ausgabenansätze der Erhaltungstitel im Straßenbauplan. Langfristig ist zu berücksichtigen, daß die Ausgaben für die Erhaltung in den alten Bundesländern weiter ansteigen, in den neuen Bundesländern nach einer Phase hohen Nachholbedarfs abfallen werden.

Erhaltungsmaßnahmen sind zwar eingeschränkt zeitlich disponibel, vor dem Anspruch langfristig wirtschaftlichen Handelns sollten sie bei Haushaltskürzungen jedoch weitgehend verschont werden. Für das Jahr 1995 errechnen sich die nachfolgenden Ausgaben:

Erhaltungs-Ausgaben 1995 (gerechnet)

Titel des Fernstraßenhaushalts (12 10) mit Erhaltungsrelevanz, in Klammern: Anteile	Ausgaben 1995 in Mio. DM		
	BAB	B	insgesamt
Zuweisung und Zuschüsse für Hochbauten über 750 TDM			
712 12 (30 %)	11,0		
712 22 (30 %)		10,3	21,3
Um- und Ausbau im Rahmen der Erhaltung von BAB/B			
741 15 (50 %)	123,0		
741 25 (50 %)		451,6	574,5
Bau von FM-Einrichtungen und -Anlagen			
742 11 (50 %)	48,8		
742 21 (50 %)		5,6	54,4
Verkehrsprojekte Deutsche Einheit			
741 14 (30 %)	30,8	–	307,8
Zuweisung und Zuschüsse für Hochbauten bis 750 TDM			
711 12 (65 %)	22,3		
711 22 (70 %)		10,9	33,2
Erweiterungsmaßnahmen			
741 16 (30 %)	121,7	–	121,7
Erhaltung			
741 13 (100 %)	1 521,4	1 190,4	2 711,8
741 23 (100 %)			
Erwerb von Kfz im Rahmen von Investitionen			
811 12 (100 %)	45,7	26,5	72,2
811 22 (100 %)			
Erwerb von Geräten im Rahmen von Investitionen			
812 12 (100 %)	30,7	24,5	55,2
812 22 (100 %)			
Summe	2 232,4	1 719,8	3 952,2

3.5 Unterhaltung und Betrieb

3.5.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Jahr 1995 ausgegeben:

insgesamt: 1 455,4 Mio. DM,

davon für Bundesautobahnen 663,8 Mio. DM,

Bundesstraßen 791,6 Mio. DM.

Hinzu kommen Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) und Fahrzeuge und Arbeitsgeräte in Höhe von:

insgesamt: 248,2 Mio. DM,

davon für Bundesautobahnen 147,5 Mio. DM,

Bundesstraßen 100,7 Mio. DM.

Die Haushaltsansätze (Kilometerpauschale) für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen (ohne Kfz/Großgerät und Hochbau) sind in **Tabelle 6, Seite 42,** angegeben.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (Jahresabschluß 1995)

- bauliche Unterhaltung 10 574 DM/km
- Grünpflege 10 160 DM/km
- Reinigung 11 594 DM/km
- Winterdienst 6 908 DM/km
- verkehrstechnische Dienste 10 645 DM/km
- Schadensbehebung 7 553 DM/km.

Tabelle 6: Verteilerschlüssel für die Ausgabemittel des Haushaltsansatzes für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen

Straßenklasse	DM je km (1995)
Bundesautobahnen	
2streifig	24 400
3streifig	28 600
4streifig	46 800
5streifig	51 000
6streifig	55 200
7streifig	59 400
8streifig	63 600
Auf- und Abfahrten	20 200
Bundesstraßen	
2streifig	21 200
3streifig	25 300
4streifig	41 900
5streifig	46 000
6streifig	50 100
Auf- und Abfahrten	17 100

3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1995 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt 35 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden an

- 2 000 km Bundesautobahnen digitale Multiplexübertragungseinrichtungen (PCM30-Systeme) für verkehrs- und betriebstechnische Informationsverarbeitung aufgebaut,
- 1 000 km Bundesautobahnen in den neuen Bundesländern neue, ortsfeste Betriebsfunkanlagen in 2 m-Band für die Funkversorgung des Betriebes der Autobahnmeisterei eingerichtet,
- 1 000 km Bundesautobahnen in den Ländern Brandenburg, Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen eine verbesserte Autobahn-Notruftechnik mit Symboldrucktasten für die gezielte Anforderung bei Unfall und Panne eingerichtet.

Von insgesamt 11 190 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 101 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet.

3.5.3 Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst

Ende 1995 standen zur Betreuung der rd. 11 190 km Bundesautobahnen 186 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung.

In Bau befanden sich Ende 1995 folgende Autobahn-/Fernmeldemeistereien (AM/FM):

A 4 AM Chemnitz
A 10 FM Rangsdorf
A 13 AM Freiwalde
A 31 AM Lathen
A 65 AM Kandel
A 70 AM Thurnau
A 93 AM Windischeschenbach
A 96 AM Inning.

Die Standorte der in Bau befindlichen AM sind der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 1995“** zu entnehmen.

Ende 1995 standen zur Betreuung der rd. 165 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 264 bundeseigene und 468 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Die SM Kandern-Wollbach (B 3) und Grimmen (B 194) sind 1995 in Betrieb gegangen.

In Bau befanden sich Ende 1995 folgende bundeseigene Straßenmeistereien:

B 1 SM Rehfelde
B 2 SM Michendorf
B 28 SM Dornstetten
B 30n SM Ravensburg
B 55 SM Meschede
B 87 SM Beeskow
B 96 SM Gransee
B 96 SM Helmshagen
B 96 SM Neubrandenburg
B 97 SM Hoyerswerda
B 103 SM Güstrow
B 105 SM Kröpelin
B 106/321 SM Consrade
B 109 SM Templin

B 115 SM Calau

B 176 SM Zorbau

B 184 SM Kyhna

B 207 SM Oldenburg

B 321 SM Hagenow

B 399 SM Simmerath

B 470 SM Bad Tölz

Die begonnenen Maßnahmen zur Erneuerung und Erweiterung der baulichen Anlagen sowie die Modernisierung der Ausstattung mit Fahrzeugen und Arbeitsgeräten wurden im Berichtsjahr fortgesetzt.

3.5.4 Taumittelsprühanlagen

Taumittelsprühanlagen (TMS) sind Anlagen des stationären Winterdienstes. Sie sollen den mobilen Winterdienst ergänzen und damit dessen Wirksamkeit erhöhen. Dieses Ziel wird dadurch erreicht, daß TMS an besonders kritischen – z. B. glättegefährdeten – Stellen des Straßennetzes eingerichtet werden, wo sie kurzfristig erforderliche lokal begrenzte Winterdiensteinsätze ersetzen.

Im Jahre 1995 sind folgende Taumittelsprühanlagen fertiggestellt worden:

- A 2 Dortmund–Hannover, Bielefelder Berg (1. Baustufe – Westseite)
- A 3 Frankfurt–Nürnberg, Haseltalbrücke
- B 2 Augsburg–Nürnberg, Hangbrücke „Schellenberg" bei Donauwörth (Erneuerung der elektronischen Steuerung)
- B 10 Stuttgart/Zuffenhausen, Brücken über DB und B 27.

Damit befanden sich im Berichtsjahr 13 Taumittelsprühanlagen in Betrieb.

3.5.5 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Verkehrsbeeinflussungsanlagen leisten einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses. Die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeiten und Stau- und Nebelwarnung versehenen Strecke betrug Ende 1995 etwa 500 km. Hinzu kommen Autobahn-Netzmaschen mit einer Gesamtlänge von 3 200 km, auf denen Wechselwegweiser Umleitungsempfehlungen geben. Weitere, meist kleinere Anlagen – z. B. Geschwindigeitswarnanlagen – sind auf Bundestraßen in Betrieb.

Das Bundesministerium für Verkehr hat für Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen bis Ende 1995 insgesamt mehr als 650 Mio. DM aufgewendet, hiervon etwa 600 Mio. DM für Anlagen auf den Bundesautobahnen.

Im Jahr 1995 wurden auf den Bundesautobahnen folgende Verkehsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

A 3 Oberhausen–Frankfurt
Streckenbeeinflussungsanlage
AD Heumar–AK Leverkusen

A 4 Bad Hersfeld–Dresden
Streckenbeeinflussungsanlagen
AD Nossen–AS Wilsdruff

A 9 Berlin–Nürnberg
Erweiterung der Streckenbeeinflussungsanlage AK Nürnberg–AS Lauf/Hersbruck

A 10 Berliner Autobahnring
Streckenbeeinflussungsanlage
AD Werder–AD Drewitz.

Das Bundesministerium für Verkehr hat das Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen für den Zeitraum 1996 bis 2000 fortgeschrieben. In diesem Zeitraum sind Investitionen für neue Anlagen von mehr als 600 Mio. DM vorgesehen.

Die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeiten und Stau- und Nebelwarnung versehenen Strekken wird danach auf etwa 1 100 km bis Ende 2000 zunehmen, auf etwa 800 km sind weitere Wechselwegweisungssysteme geplant; dies bedeutet im Jahr 2000 eine automatische Verkehrsdatenerfassung auf etwa 3 200 km der Autobahnen. Damit werden die besonders störanfälligen Bereiche des Autobahnnetzes im wesentlichen abgedeckt sein.

3.5.6 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Bei der Erweiterung und dem Ausbau des Netzes der Nebenbetriebe – d. h. der Serviceeinrichtungen für den Verkehrsteilnehmer mit direktem Zugang zur Autobahn – wurden im Berichtsjahr folgende Fortschritte erzielt:

Die 1993 aufgrund der Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoffemisionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen – 21. BimSchV) vom 7. Oktober 1992 begonnene Umrüstung der zum Selbstbedienungsbetrieb ausgerüsteten Autobahntankstellen auf Gasrückführung am Zapfpunkt wurde 1995 fortgeführt. Am Ende des Berichtsjahres waren rd. 64 % der Tankstellen der Autobahn Tank & Rast AG, dem Konzessionär der meisten Autobahn-Nebenbetriebe umgerüstet.

Im Jahre 1995 ist das **„Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen"** mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden sollen, angelaufen. Es umfaßt ein Finanzvolumen von 500 Mio. DM und eine Laufzeit von 10 Jahren. Im Anlaufjahr wurden 15 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von 53 Mio. DM begonnen bzw. durchgeführt.

Besonderes Augenmerk gilt dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 „Barrierefreies Bauen" gewidmet. Dazu gehören:

- Behinderten-Parkplätze,
- stufenfreier Zugang zu den Service-Einrichtungen,
- behindertengerechte WC- und Waschanlagen und
- sonstige Einrichtungen (u. a. Fernsprecher).

Ende 1995 standen den Verkehrsteilnehmern an 319 von 423 Nebenbetriebsstandorten (das sind rd. 75 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Der Neubau und die Modernisierung einschließlich Erweiterung von Nebenbetrieben werden von der Tank & Rast AG auf der Grundlage bewährter Konzeptes (unter anderem **„Autobahnraststätte der Zukunft"**) fortgesetzt. Dabei kommen zunehmend Investitionsbeteiligungen der Betreiber/Pächter zum Tragen, so insbesondere nach dem Rahmenpachtmodell (Übernahme der Inneneinrichtung) und nach dem Erbbaumodel (Übernahme des gesamten Nebenbetriebes auf Erbbaubasis)

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Kleinraststätten (K) fertiggestellt und in Betrieb genommen:

- A 1 Hamburg–Bremen
  T Ostetal/Nordseite (Modernisierung)
- A 1 Bremen–Münster
  T Tecklenburger Land/Ostseite (Ersatzneubau)
  T Tecklenburger Land/Westseite (Ersatzneubau)
- A 2 Dortmund–Hannover
  R Rhynern/Südseite (Modernisierung)
- A 2 Hannover–Magdeburg
  T Zweidorfer Holz/Südseite (Ersatzneubau)
- A 2 Hannover-Magdeburg
  T Marienborn/Südseite (Neubau)
- A 3 Köln–Frankfurt a.M.
  R Fernthal/Westseite (Ersatzneubau)
- A 5 Karlsruhe–Weil am Rhein
  R Bühl/Ostseite (Modernisierung)
- A 8 München–Salzburg
  R Hochfelln/Südseite (Modernisierung)
- A 9 Berlin–Leipzig
  R Fläming/Ostseite (Neubau)
  R Fläming/Westseite (Neubau)
- A 9 Leipzig–Nürnberg
  T Hirschberg/Ostseite (Neubau)
- A 14 Leipzig–Dresden
  R Hansens Holz/Nordseite (Neubau)
- A 46 Heinsberg–Düsseldorf
  K Vierwinden/Nordseite (Modernisierung)
- A 48 Dreieck Vulkaneifel (A1)–Koblenz
  T und R Elztal/Nordseite (Neubau)
  T und R Elztal/Südseite (Neubau)

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Motels (M) in Bau:

- A 1 Dortmund–Köln
  K Lennhof/Westseite (Ersatzneubau)
- A 4 Chemnitz–Görlitz
  R und M Dresdener Tor/Südseite (Neubau)
- A 7 Hannover–Kassel
  K Hildesheimer Börde/Westseite (Neubau)
- A 8 Karlsruhe–Augsburg
  T und R Sindelfinger Wald/Südseite (Neubau)
- A 9 Leipzig–Nürnberg
  R und M Hirschberg/Ostseite (Neubau)
- A 96 Lindau–München
  T und R Lechwiesen/Nordseite (Neubau)
  T und R Lechwiesen/Südseite (Neubau)

Die Investitionen der Tank & Rast AG beliefen sich 1995 auf 141,2 Mio. DM.

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1994 die in **Tabelle 7, Seite 45,** nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 1995 fertiggestellten und in Bau befindlichen Projekte sind in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1995"** dargestellt.

Neben den Standorten mit Autobahnnebenbetrieben sind auch unbewirtschaftete Rastanlagen (Rastplätze) teilweise mit sanitären Einrichtungen ausgestattet. Ende 1995 standen den Verkehrsteilnehmern auf solchen Rastplätzen zusätzlich 369 WC-Anlagen zur Verfügung.

Tabelle 7: Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
(gesamtes Bundesgebiet) – Stand: 31. Dezember 1995 –

Kurz bez.	Art der Nebenbetriebe	Standorte	Tank-stellen	Kioske/ Klein-rast-stätten	Rast-stätten	Motel	Wechsel-stuben	Betriebe insgesamt
1	2	3	4	5	6	7	8	9
T	Tankstellen	50	50	–	–	–	–	50
TK	Tankstelle mit Kiosken/Klein-raststätten	66	66	66	–	–	–	132
TR	Tankstelle mit Raststätte	191	191	–	191	–	–	382
TRM	Tankstelle mit Raststätten und Motels	47	47	–	47	47	–	141
TM	Tankstelle mit Motel	1	1	–	–	1	–	2
K	Kioske/Kleinrast-stätten	45	–	45	–	–	–	45
R	Raststätten	17	–	–	17	–	–	17
RM	Raststätten mit Motels	6	–	–	6	6	–	12
	Sonstige (Wechselstuben, Touristikinforma-tionen u. a.) *)	–	–	–	–	–	26	26
	Insgesamt	**423**	**355**	**111**	**261**	**54**	**26**	**807**

*) Anmerkung: Diese Nebenbereiche sind zusätzlich an verschiedenen Standorten vorhanden, insbsondere im Bereich von Grenzkontrollstellen.

Anhang

Tabellen und Karten

Tabelle 8: Ist-Ausgaben 1995
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	**1 522,1**
521 11	**Betriebliche Unterhaltung der Bundesautobahnen** (Summe der Tit. 521 13 bis Tit. 521 19)	**663,8**
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	398,3
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	54,5
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	48,3
521 16	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	55,2
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	77,9
521 18	Fernmeldeanlagen	18,8
521 19	Sonstiges	10,8
521 21	**Betriebliche Unterhaltung der Bundesstraßen** (Summe der Tit. 521 23 bis Tit. 521 29)	**791,6**
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	395,7
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	50,1
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	23,3
521 26	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	148,6
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	142,4
521 28	Betriebsfunkanlagen	0,6
521 29	Sonstiges	30,9
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, technische Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesautobahnen)	32,5
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, technische Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesstraßen)	5,9
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes	0,3
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	0,4
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	3,0
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet des Straßenwesens	9,3
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	5,6
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	5,5
546 12	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes	4,2
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	**315,4**
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–
642 12	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	122,3
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	106,1
682 22	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken	1,3
685 01	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	85,6
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	0,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)	**7 937,8**
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten	34,3
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten	15,5
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten	36,8
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten	34,2
741 11	**Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Tit. 741 13 bis Tit. 741 19)	**4 237,4**
741 13	Erneuerung	1 521,4
741 14	Erweiterung (VDE-Projekte)	1 025,9
741 15	Um- und Ausbau	245,9
741 16	Erweiterung (ohne VDE-Projekte)	405,8
741 17	Neubau (ohne VDE-Projekte)	823,4
741 18	Neubau (VDE-Projekte)	198,4
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	16,6
741 21	**Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)** (Summe der Tit. 741 23 bis Tit. 741 29)	**3 420,1**
741 23	Erneuerung	1 190,4
741 25	Um- und Ausbau	903,2
741 27	Neubau	1 310,2
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	16,3
742 11	**Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)** (Summe der Tit. 742 13 und Tit. 742 14)	**97,6**
742 13	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	24,0
742 14	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	7,6
742 15	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	66,0
742 21	**Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)** (Summe der Tit. 742 23 und Tit. 742 24)	**11,3**
742 23	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	1,2
742 24	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen	–
742 25	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	10,1
744 82	Privatstraßen des Bundes	1,2
745 21	**Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)** (Summe der Tit. 745 23 bis Tit. 745 26)	**49,4**
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	4,2
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	45,1
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	**882,6**
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	45,7
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	26,5
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)	30,7
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen)	24,5
821 11	**Grunderwerb (Bundesautobahnen)** (Summe der Tit. 821 15 bis Tit. 821 19)	**220,0**
821 14	Grunderwerb Erweiterung (VDE-Projekte)	46,3
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	20,6
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (ohne VDE)	15,0
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	109,9
821 18	Grunderwerb Neubau (VDE-Projeke)	25,8
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	2,4
821 21	**Grunderwerb (Bundesstraßen)** (Summe der Tit. 821 25 bis Tit. 821 29)	**238,4**
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	62,3
821 27	Grunderwerb für Neubau	155,7
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	20,4
822 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	–
822 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	–
831 13	Erhöhung des Grundkapitals der Autobahn Tank & Rast AG	–
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,4
861 62	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	7,8
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–
	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Länder)	
882 72	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und Landesstraßen in der Baulast des Landes	47,9
883 71	**Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger)** (Summe der Tit. 883 73 bis Tit. 883 74)	**134,7**
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	5,3
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	129,4
883 81	**Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger)** (Summe der Tit. 883 83 bis Tit. 883 88)	**21,8**
883 83	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	5,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	11,4
883 85	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	0,5
883 86	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	–
883 87	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	1,8
883 88	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- oder Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	2,0
883 92	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	0,8
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Stadt Bonn	83,3
	Summe Ist-Ausgaben 1995	**10 658,0**

Tabelle 9: Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken (6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken –						
			davon			
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten[1]) Mio. DM	Bis Ende 1995 für den Verkehr frei-gegeben Länge km	Streckenabschnitt	**1995 für den Verkehr frei-gegeben Länge km**	**Ende 1995 in Bau Länge km**
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 5 Frankfurt–Basel: AS Rastatt bis AS Baden-Baden km 648,4 bis km 660,0	11,6	192,0	5,9 (davon 1,3 1. FB)	Bereich AS Baden-Baden	–	**7,0** (davon **1,3** 2. FB)
A 8 Karlsruhe–Stuttgart: östlich AD Karlsruhe bis östlich AS Karlsbad km 264,9 bis km 260,0	4,9	62,2	1,0 (1. FB)	östlich AD Karlsruhe bis östlich AS Karlsbad	–	**4,9** (davon **1,0** 2. FB)
A 81 Weinsberg–Stuttgart: südlich AS Stuttgart-Feuerbach bis AD Leonberg km 578,7 bis km 584,4	5,7	654,8	–	südlich AS Stuttgart-Feuerbach bis AD Leonberg (mit Engelbergtunnel)	–	**5,7**
Bayern						
A 3 Frankfurt–Würzburg: AS Aschaffenburg/Ost bis AS Hösbach km 214,4 bis km 220,2	5,8	144,3	–	AS Aschaffenburg/Ost bis AS Hösbach	–	**5,8**
A 8 Stuttgart–München: AS Dachau/Fürstenfeldbruck bis Abzweig Spange Eschenried (A 99) km 10,8 bis km 6,3	4,5	50,6	3,0	AS Dachau/Fürsten-feldbruck bis westlich Abzweig Spange Eschenried (A 99)	**3,0**	–
A 9 Hermsdorf–Nürnberg: südl. Hirschberg (Ldgrz. TH/BY) bis AS Berg/Bad Steben km 243,3 bis km 249,8	6,5	104,1	4,8	Bereich Hirschberg	–	**1,7**
AS Berg/Bad Steben bis AS Hof/West km 249,8 bis km 259,3	9,5	137,0	4,0	Bereich AD Bayerisches Vogtland	**0,7** (2. FB)	–
AS Hof/West bis AS Münchberg/Nord km 259,3 bis km 269,5	10,2	111,4	–	AS Hof/West bis AS Münchberg/Nord	–	**10,2**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken –						
			davon			
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten[1]) Mio. DM	Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	**1995 für den Verkehr freigegeben Länge km**	**Ende 1995 in Bau Länge km**
1	2	3	4	5	6	7
noch Bayern						
AS Münchberg/Süd bis AS Marktschorgast km 274,7 bis km 286,3	11,6	103,5	11,6	nördlich AS Gefrees	**4,7** (2. FB)	–
AS Marktschorgast bis AD Bayreuth/Kulmbach km 286,3 bis km 295,3	9,0	213,7	–	AS Marktschorgast bis AD Bayreuth/Kulmbach	–	**9,0**
südlich AS Trockau bis südlich AS Schnaittach km 325,5 bis km 359,5	34,0	493,0	18,8 (davon 11,2 1. FB)		–	**26,4** (davon **11,2** 2. FB)
				südlich AS Trockau bis nördlich AS Pegnitz/ Grafenwöhr	**3,5** (1. FB)	**3,5** (2. FB)
				nördlich AS Pegnitz/ Grafenwöhr bis südlich AS Pegnitz Grafenwöhr	–	**6,5**
				südlich AS Pegnitz/ Grafenwöhr bis AS Weidensees	**3,3** (1. FB)	**3,3** (2. FB)
				AS Weidensees bis nördlich AS Plech	**3,2** (1. FB)	**0,6** (2. FB)
				nördlich AS Plech bis nördlich AS Hormersdorf	**7,4** (davon **3,0** 1. FB)	**3,0** (2. FB)
				nördlich AS-Hormersdorf bis südlich AS Schnaittach	–	**9,5** davon **0,8** 2. FB)
südlich AS Schnaittach bis südlich AK Nürnberg km 359,5 bis km 374,7	15,2	190,7	15,2	südlich AS Schnaittach bis südlich AK Nürnberg	**15,2**	–

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken –						
			davon			
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	**1995 für den Verkehr freigegeben Länge km**	**Ende 1995 in Bau Länge km**
1	2	3	4	5	6	7
Brandenburg						
A 2 Hannover–Berlin: westlich AS Brandenburg bis westlich AD Werder km 18,4 bis km 1,5	16,9	188,0	1,5	westlich AS Brandenburg bis östlich AS Netzen	–	**11,9** (1. FB)
				Bereich AS Lehnin	**1,5** (2. FB)	
A 9 Berlin-Hermsdorf: AD Potsdam km 0,0 bis km 1,8	1,8	40,5	–	AD Potsdam	–	**1,8**
südlich AD Potsdam bis südlich AS Beelitz km 1,8 bis km 11,1	9,3	75,4	–	südlich AD Potsdam bis südlich AS Beelitz	–	**9,3** (1. FB)
A 10 Berliner Ring: südlich AS Hellersdorf bis nördlich AS Erkner (m. Brücke Rüdersdorf) km 21,6 bis km 23,5	1,9	201,5	1,9 (davon 1,1 1. FB)	südlich AS Hellersdorf bis nördlich AS Erkner	**0,8** (2. FB)	**1,1** (2. FB)
AD Potsdam bis nördlich AS Glindow km 98,5 bis km 102,5	4,0	49,2	–	AD Potsdam bis nördlich AS Glindow	–	**4,0** davon **2,2** (1. FB)
nördlich AS Glindow bis nördlich AD Werder km 102,5 bis km 109,0	6,5	88,0	–	nördlich AS Glindow bis südlich AD Werder	–	**2,5** (1. FB)
Havelbrücke (AS Phöben bis AS Leest) km 119,7 bis km 121,0	1,3	15,0	–	Havelbrücke	–	**1,3** (1. FB)
Hamburg						
A 7 Flensburg–Hamburg: 4. Röhre Elbtunnel Hamburg km 155,3 bis km 159,7	4,4	869,6	–	AS Hamburg-Othmarschen bis AS Hamburg-Waltershof	–	**4,4**

[1] Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	davon Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1995 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Niedersachsen						
A 2 Oberhausen–Hannover: östlich Talbrücke Kleinenbremen bis AS Bad Eilsen km 282,1 bis km 278,7	3,4	161,4	0,8 (1. FB)	östlich Talbrücke Kleinenbremen bis AS Bad Eilsen	–	**3,4** (davon **0,8** 2. FB)
A 2 Hannover–Berlin: AK Hannover-Ost bis östlich Peine km 213,8 bis km 184,0	29,8	404,9	4,7	AK Hannover-Ost bis westlich AS Lehrte	**4,7**	
				Bereich AS Lehrte-Ost	–	**1,9**
				östlich AS Peine	–	**0,8**
östlich AS Peine bis AK Wolfsburg/Königslutter km 184,0 bis km 155,5	28,5	459,1	–	östlich AS Peine bis westlich AS Braunschweig-Watenbüttel	–	**5,1**
				AS Braunschweig-Ost bis westlich AK Wolfsburg/Königslutter		**5,9**
AK Wolfsburg/Königslutter bis Marienborn (Ldgrz. NS/ST) km 155,5 bis km 128,5	27,0	477,5	–	östlich AK Wolfsburg/Königslutter bis AS Königslutter	–	**7,6** (davon **3,4** 1. FB)
A 7 Hamburg–Hannover: AS Garlstorf bis AS Soltau-Ost km 34,4 bis km 63,9	29,3	163,6	6,0	südlich AS Bispingen bis nördlich AS Soltau	**6,0** (2. FB)	–
Nordrhein-Westfalen						
A1 Kamen–Köln: AS Gevelsberg bis AS Wuppertal-Ost km 47,9 bis km 37,5	10,4	172,4	4,4	AS Gevelsberg bis nördlich AS Wuppertal-Nord	–	**6,0**
				nördlich AS Wuppertal-Nord bis AS Wuppertal-Ost	**4,4**	–
AS Wuppertal-Süd bis AS Remscheid km 373,3 bis km 378,2	4,5	125,0	–	AS Wuppertal-Süd bis AS Remscheid	–	**4,5**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	davon Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1995 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Nordrhein-Westfalen						
AK Leverkusen bis AK Köln-Nord km 403,2 bis km 413,2	10,0	142,5	10,0	Bereich AK Leverkusen-West	1,1 (2. FB)	–
A 2 Oberhausen–Hannover: AS Essen/Gladbeck bis AS Gelsenkirchen-Buer km 462,3 bis km 456,6	5,6	134,6	5,6 (1. FB)	AS Essen/Gladbeck bis AS Gelsenkirchen-Buer	5,6 (1. FB)	5,6 (2. FB)
AS Bönen bis AS Hamm km 406,0 bis 400,0	6,0	53,9	0,7	Bereich AS Bönen	0,7	–
AS Gütersloh bis AS Bielefeld/Sennestedt km 347,1 bis km 333,6	13,5	74,1	7,4	AS Gütersloh bis westlich AK Bielefeld	–	6,1
A 3 Oberhausen–Köln: AK Oberhausen bis AS Oberhausen-Holten km 473,0 bis km 476,6	3,6	75,3	–	AK Oberhausen bis AS Oberhausen-Holten	–	3,6
AK Kaiserberg bis AS Duisburg/Wedau km 65,6 bis km 70,6	5,0	75,1	2,0	südlich AK Kaiserberg bis AS Duisburg/Wedau	–	2,0
A 46 Düsseldorf–Wuppertal: westlich AS Düsseldorf-Wersten bis AK Hilden km 4,1 bis km 11,1	7,0	81,6	1,8	AS Düsseldorf-Holthausen bis westlich AK Hilden	–	5,2
Sachsen						
A 4 Hermsdorfer Kreuz (A9) –Dresden: westlich AD Chemnitz bis AD Nossen km 77,2 bis km 31,5	45,7	780,1	–	AS Fankenberg bis AS Hainichen	–	9,4
				AS Berbersdorf bis AD Nossen	–	10,5
AD Nossen bis AD Dresden km 31,5 bis km 0,0	31,5	732,1	–	westlich AS Wilsdruff bis östlich AS Dresden-Altstadt	–	16,4
A 9 Berlin–Hermsdorfer Kreuz (A4): südlich AS Großkugel bis südlich AS Naumburg km 121,0 bis km 164,0	43,0	641,1				
davon Anteil Sachsen	5,7		5,7	Bereich AS Leipzig/West	5,7 (2. FB)	–

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken –

Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten[1]) Mio. DM	davon Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1995 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Sachsen						
A 14 Halle–Dresden: AK Schkeuditz bis AS Leipzig-Mockau km 96,0 bis km 79,9	16,1	285,0	4,1	AS Leipzig/Mitte bis AS Leipzig-Messe	**4,1**	–
Sachsen-Anhalt						
A 2 Hannover–Berlin: westlich AS Magdeburg/ Rothensee bis östllich AS Lostau/Hohenwarthe km 85,8 bis km 79,5	6,3	195,8	1,4 (1. FB)	Brücke über den Elbeabstiegskanal	**1,4** (1. FB)	–
				westlich AS Magdeburg/ Rothensee bis östlich AS Lostau/ Hohenwarthe		**4,4** (davon **1,4** 2. FB)
AS Burg/Ost bis AS Theeßen km 69,2 bis km 56,3	12,9	158,0	–	AS Burg/Ost bis AS Theeßen	–	**12,9**
A 9 Berlin–Hermsdorfer Kreuz (A4):						
südlich AS Coswig bis nördlich AS Dessau/Ost km 62,8 bis km 68,7	5,9	173,3	–	Bereich AS Vockerode	–	**1,4** (1. FB)
nördlich AS Dessau/Ost bis nördlich AS Dessau/Süd km 62,8 bis km 74,8	6,1	122,8	–	südlich AS Dessau/Ost	–	**2,0**
südlich AS Dessau/Süd bis AS Zörbig km 81,0 bis km 94,4	13,4	96,1	13,4	nördlich AS Zörbig	**7,7** (2. FB)	–
südlich AS Großkugel bis südlich AS Naumburg km 121,0 bis km 164,0	43,0	641,1				
davon Anteil Sachsen-Anhalt	37,3		37,3	Bereiche AS Dürrenberg und AS Weißenfels	**7,5** (2. FB)	–

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken –						
			davon			
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten[1]) Mio. DM	Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1995 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Thüringen						
A 4 Bad Hersfeld–Hermsdorfer Kreuz (A9): westlich AS Waltershausen bis westlich AS Arnstadt km 256,0 bis km 223,8	32,2	464,4	8,7	westlich AS Gotha bis östlich AS Gotha	–	5,5
				östlich AS Gotha bis westlich AS Wandersleben	–	6,0 (1. FB)
				westlich AS Wandersleben bis westlich AS Arnstadt	7,2	–
AS Erfurt/Ost bis westlich AS Apolda km 208,4 bis km 190,5	17,9	262,5	7,4 (davon 0,7 1. FB)	Bereich AS Weimar	0,7 (1. FB)	0,7 (2. FB)
				östlich AS Weimar bis westlich AS Apolda	–	5,1 (1. FB)
westlich AS Jena/Göschwitz bis AK Hermsdorf (A 9) km 173,0 bis km 154,0	19,0	469,6	5,0 (1. FB)	östlich AS Jena-Lobeda	–	5,0 (2. FB)
				westlich AS Stadtroda	2,6 (1. FB)	–
A 9 Berlin-Hermsdorfer Kreuz (A4): Droyßig (Ldgrz. ST/TH) bis nördlich AS Eisenberg km 167,0 bis km 176,0	9,0	170,4	9,0	AS Droyßig bis nördlich AS Eisenberg	9,0	–
Länder insgesamt					**111,7**	**270,4**
davon:						
– zweibahnig					**52,7**	**188,0**
– 1. Fahrbahn					**23,3**	**43,1**
– 2. Fahrbahn					**35,7**	**39,3**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Tabelle 10: Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
			davon			
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	**1995 für den Verkehr freigegeben Länge km**	**Ende 1995 in Bau Länge km**
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 98 Weil–Schaffhausen: Lörrach/Inzlingen bis Bad Säckingen	18,4	374,3	–	Lörrach/Inzlingen bis Rheinfelden/Karsau	–	**7,8**
Tiengen-West bis Geißlingen	10,0 (1. FB)	196,3	2,8 (1. FB)	Tiengen-West bis Tiengen-Ost	–	**2,8** (1. FB)
A 861 Querspange Rheinfelden	4,3	152,9	–	AD Rheinfelden bis AS Rheinfelden		**4,0**
Bayern						
A 6 Nürnberg–Waidhaus: Lohma bis Waidhaus (Bdgrz. D/CR) mit Grenzbrücke	9,4	118,0	–	Bereich Waidhaus	–	**0,3**
A 7 Ulm–Füssen: AS Oy/Mittelberg bis Füssen (Bdgrz. D/A)	22,7	393,9	6,5	Füssen (B 310) bis Bdgrz. D/A	–	**1,3** (1. FB)
A 70 Schweinfurt–Bamberg: AD Schweinfurt bis AK Bamberg	65,9	712,7	65,9 (davon 2,5 1. FB)	östl. AS Gochsheim bis AS Schonungen	**3,9** (2. FB)	–
				AS Knetzgau bis Limbach	**4,3** (2. FB)	–
A 70 Bamberg–Bayreuth: AK Bamberg–AS Kulmbach/Neudrossenfeld	45,4 (2. FB)	323,7	36,2 (2. FB)	AK Bamberg bis AS Scheßlitz	–	**9,2** (2. FB)
				AS Scheßlitz bis AS Roßdorf am Berg	**7,3** (2. FB)	–
A 93 Hof–Regensburg: Rehau/Nord–Rehau/Süd	2,7 (2. FB)	26,4	–	Rehau-Nord bis Rehau-Süd	–	**2,7** (2. FB)
Mitterteich-West bis Weiden-Süd	36,7	263,3	36,7	Windischeschenbach bis AS Neustadt a. d. W.	**7,4** (2. FB)	–

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten[1]) Mio. DM	davon Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1995 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Bayern						
A 96 Lindau–München: Ferthofen (Ldgrz. BY/BW) bis AS Jengen/Kaufbeuren	52,0	525,6	44,4 (davon 11,7 1. FB)		–	–
Landsberg-Ost bis AS Oberpfaffenhofen	28,6	416,0	18,5	Ehing bis westlich AS Oberpfaffenhofen	–	10,1
A 99 Autobahnring München: AD Feldmoching bis Langwied (A 8) einschließlich Spange Eschenried	15,1	650,1	4,6	AD Feldmoching bis Langwied (A 8) einschließlich Spange Eschenried	–	10,5
Berlin						
A 100 BAB Stadtring Berlin: AK Schöneberg bis Buschkrugallee	6,3	869,1	4,2 (davon 0,7 1. FB)	Bereich Sachsendamm	0,6	0,7 (2. FB)
				AD Tempelhof bis Buschkrugallee	–	2,1
Brandenburg						
A 12 Berlin–Frankfurt/Oder: AS Frankfurt/Oder bis Bdgrz. D/PL einschließlich Brücke über die Oder	4,7 (2. FB)	101,0	4,7 (2. FB)	Güldendorf bis Bdgrz. D/PL	1,9 (2. FB)	–
A 15 Lübbenau–Forst: AD Spreewald bis Forst (Bdgrz. D/PL)	64,0 (2. FB)	324,4	64,0 (2. FB)	nördlich AS Boblitz bis Krieschow	17,2 (2. FB)	–
Bremen						
A 281 Eckverbindung Bremen: Bremen–Grambke bis Hafenrandstraße	2,0	152,6	2,0	Bremen–Grambke bis Hafenrandstraße	2,0	–

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
			davon			
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1995 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
A 661 Bad Homburg–Darmstadt: AS Frankfurt/Bonames bis AS Frankfurt/Hanauer Landstraße	11,8	366, 7	11,8 (davon 3,3 1. FB)	AS Franfurt/Seckbach bis AS Frankfurt/ Hanauer Landstraße	**3,3** (1. FB)	–
Mecklenburg-Vorpommern						
A 20 Lübeck–Stettin: Groß Grönau (SH/MV) bis Rostock (A 19)	106,5	1 361,0	–	Grevesmühlen bis Wismar/O	–	**25,7**
Gützkow bis Strasburg	70,2	903,8	–	AS Gützkow bis Jarmen (B 110n)	–	**6,5**
Niedersachsen						
A 31 Emden–Bottrop: AS Emden bis AS Emden-Nord (B 70)	4,6	99,4	3,0 (1. FB)	AS Emden-West bis AS Emden-Conrebbersweg	**3,0** (1. FB)	**3,0** (2. FB)
AS Neermoor bis AS Haren	66,9	754,4	66,9	AS Veenhusen bis AD Leer	**3,7**	–
AS Haren bis Hubertushof (Ldgrz. NS/NW)	65,0	600,4	17,1	AS Twist bis AS Geeste	–	**8,6**
A 33 Osnabrück–Paderborn: AS Osnabrück/Schinkel bis Ldgrz. NS/NW	28,5	361,6	18,2	AS Hilter bis AS Dissen-Nord	–	**3,1**
				AS Dissen-Nord–Ldgrz. NS/NW	–	**7,2**
A 39 Wolfsburg–Salzgitter: Weyhausen (B 188) bis AK Braunschweig/Süd	36,4	423,6	15,6	Rautheim (L 625) bis AK Braunschweig-Süd	–	**5,6**
A 250 Hamburg–Lüneburg: Maschener Kreuz bis Lüneburg	29,9	283,1	29,9	AS Winsen-Ost bis Lüneburg	**15,2**	–
Nordrhein-Westfalen						
A 31 Emden–Bottrop: Hubertushof (Ldgrz. (NW/NS) bis AK Bottrop	83,0	745,4	79,6	Hubertushof (Ldgrz. NW/NS) bis AS Gronau/Ochtrup	**5,9**	–
A 46 Heinsberg–Wuppertal: Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,6	129,7	–	Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	–	**10,6**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten [1] Mio. DM	davon Bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Streckenabschnitt	1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1995 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
noch Nordrhein-Westfalen						
A 46 Hagen–Brilon: AS Arnsberg/Neheim bis Olsberg/Nuttlar	40,3	935,3	25,7	AS Arnsberg/Uentrop bis AS Meschede/Wennemen	–	10,6
A 52 Roermond–Düsseldorf: westlich Elmpt (B 230) bis AS Schwalmtal/Hostert	13,2	128,2	5,1 (1. FB)	westlich Elmpt bis AS Schwalmtal/Waldniel	–	8,1
A 59 Dinslaken–Duisburg: AS Dinslaken bis AS Duisburg/Walsum	2,9	53,0	1,6	AS Dinslaken bis AS Dinslaken-Hiesfeld	–	1,3
Rheinland-Pfalz						
A 1 Köln–Trier: Ahrtalbrücke (Ldgrz. RP/NW) bis AD Vulkaneifel	28,9	485,8	–	Daun (B 257) bis AD Vulkaneifel	–	4,7
A 60 St. Vith–Wittlich: AS Bitburg–Badem	7,0	154,5	–	AS Bitburg–Badem	–	7,0
A 63 Mainz–Kaiserslautern: AS Freimersheim bis AS Kaiserslautern-Ost	40,5	553,7	17,5	Steinbach bis AS Winnweiler	–	8,3
				AS Winnweiler bis AS Sembach	–	4,8
Saarland						
A 8 Luxemburg–Saarbrücken: AS Borg/Perl bis AS Merzig/Wellingen (1. FB)	9,5 (1. FB)	171,5	–	AS Borg/Perl bis AS Merzig/Wellingen (1. FB)	–	9,5 (1. FB)
Sachsen						
A 4 Dresden–Görlitz: AS Pulsnitz bis AS Burkau	11,0	146,3	11,0	Röderbrunn bis AS Burkau	2,9 (2. FB)	–
AS Bautzen-Ost bis AS Weißenberg	13,5	159,7	13,5 (davon 1,4 1. FB)	Gröditz bis westlich AS Weißenberg	–	1,4 (2. FB)
AS Weißenberg bis AS Nieder-Seifersdorf	7,8	75,9	–	AS Weißenberg bis AS Nieder-Seifersdorf		7,8

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	davon Bis Ende 1995 für den Verkehr frei-gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1995 für den Verkehr frei-gegeben Länge km	Ende 1995 in Bau Länge km
Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
1	2	3	4	5	6	7
Sachsen-Anhalt						
A 14 Magdeburg–Halle: Dahlenwarsleben bis Schönebeck	25,7	372,7	–	AS Magdeburg/ Olvenstedt bis AS Magdeburger Ring	–	10,8
				AS Magdeburger Ring bis AS Schönebeck	–	9,8
Könnern bis Halle/Peißen	30,8	379,5	–	Alt Mödewitz bis AS Löbejün	–	10,5
				AS Halle-Tornau bis Halle/Peißen	–	3,0
A 38 Göttingen–Halle: Bad Lauchstädt bis Lützen (A 9)	27,9	471,2	–	AS Merseburg bis Lützen (A 9)	–	9,3
Schleswig-Holstein						
A 21 Kiel–Schwarzenbek	8,6	70,5	8,6 (1. FB)	Bad Oldesloe bis Hammoor	–	8,6 (2. FB)
Länder insgesamt					**78,6**	**253,9**
davon:						
– **zweibahnig**					**27,4**	**196,1**
– **1. Fahrbahn**					**6,1**	**13,3**
– **2. Fahrbahn,** Ergänzung einer BAB, Aufstufung der 1. Fahrbahn					**45,1**	**25,9**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1995

Tabelle 11: Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme		Länge km	Kosten[1]) Mio. DM	davon: bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	davon: 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	davon: Ende 1995 in Bau Länge km
1		2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
4streifige Bundesstraßen						
B 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt/Nord	6,1	56,6	6,1	**2,4**	**–**
B 27	Neubau von Engstlatt/Nord bis Balingen/Süd (Knoten B 27/B 463)	5,9	91,3	5,9	**1,1**	**–**
B 28	Neubau von Reutlingen/Ost bis Bahnwärterhaus	2,8	48,8	–	**–**	**2,0**
	insgesamt			12,0	**3,5**	**2,0**
Bayern						
4streifige Bundesstraßen						
B 2	Ausbau von Donauwörth bis Asbach-Bäumenheim	4,4	20,8	4,4	**2,4**	**–**
B 2	Ausbau von Asbach-Bäumenheim bis Nordendorf	9,5	43,2	–	**–**	**2,9**
B 2	Ausbau von Nordendorf bis Meitingen	5,1	42,6	0,1	**0,1**	**–**
B 4	Verlegung in Coburg (Schlachthofkreuzung)	0,5	40,7	–	**–**	**0,5**
B 4	Verlegung nördlich Coburg	2,4	22,3	–	**–**	**1,5**
B 287	Ausbau in Bad Kissingen (Ostring)	2,0	16,7	1,2	**–**	**0,8**
	insgesamt			5,7	**2,5**	**5,7**
2streifige Bundesstraßen						
B 2	Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg)	3,8	14,0	0,9	**–**	**–**
B 14	Verlegung in Ansbach (Westtangente)	1,9	34,6	–	**–**	**1,9**
B 27	Ausbau der Ortsdurchfahrt Höchberg (2. Bauabschnitt)	1,3	18,2	–	**–**	**1,3**
B 27	Entlastungsstraße in Bad Brückenau	1,2	24,6	–	**–**	**1,2**
B 299	Verlegung bei Neumarkt/Opf. (2. Bauabschnitt)	5,6	10,9	1,5	**–**	**–**
	insgesamt			2,4	**–**	**4,4**
Brandenburg						
4streifige Bundesstraßen						
B 96 a	Ausbau von Schönefeld bis Mahlow	5,4	35,0	2,3	**2,3**	**–**
B 101	Neubau von BAB-A 10 bis Stadtgrenze Berlin (BAB-Zubringer Großbeeren)	12,0	120,0	–	**–**	**0,5**
	insgesamt			2,3	**2,3**	**0,5**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme		Länge km	Kosten[1]) Mio. DM	davon bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	**1995 für den Verkehr freigegeben** **Länge km**	**Ende 1995 in Bau** **Länge km**
1		2	3	4	**5**	**6**
Niedersachsen						
4streifige Bundesstraßen						
B 83	Ausbau und Verlegung südlich Hameln („Am Fort Luise")	2,9	25,1	–	**–**	**2,9**
	insgesamt			–	**–**	**2,9**
2streifige Bundesstraßen						
B 401	Neubau zwischen BAB-A 31 und B 70 bei Dörpen	3,2	9,4	–	**–**	**3,2**
	insgesamt			–	**–**	**3,2**
Nordrhein-Westfalen						
4streifige Bundesstraßen						
B 1	Ausbau westlich Paderborn (L 756 bis westlich Paderborn)	2,0	32,5	2,0	**2,0**	**–**
B 51	Ausbau in Münster (Lütkenbecker Weg – westlich L 586)	1,3	60,0	–	**–**	**1,3**
B 61	Ausbau in Minden (Ringstraße – B 65)	1,7	46,7	–	**–**	**1,7**
B 65	Ausbau der Ortsdurchfahrt Rheine	0,7	11,6	0,7	**0,7**	**–**
B 223	Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten	4,6	73,5	1,6	**–**	**1,5**
B 236	Neubau von Remberg (B 1) bis Schüruferstraße	1,1	97,6	–	**–**	**1,1**
B 239	Ortsumgehung Herford (B 61 – A 2)	5,3	128,9	–	**–**	**0,8**
B 481	Ausbau in Rheine	1,4	27,0	–	**–**	**1,4**
	insgesamt			4,3	**2,7**	**7,8**
2streifige Bundesstraßen						
B 1	Neubau Kohlstädt–Horn (westlich L 828), Eggeübergang	3,7	19,7	–	**–**	**3,7**
B 61	Neubau in Porta Westfalica (L 780 – B 482, 3. Bauabschnitt) mit neuer Weserbrücke	1,0	77,3	1,0	**1,0**	**–**
B 236/ B 480	Neubau in Winterberg (Durchstich)	1,2	21,5	1,2	**1,2**	**–**
B 239	Neubau in Kirchlengern (L 775 – L 782) (nur Elsbachtalbrücke)	5,2	62,3	–	**–**	**0,5**
	insgesamt			2,2	**2,2**	**4,2**
Rheinland-Pfalz						
4streifige Bundesstraßen						
B 9	Verlegung von Germersheim bis Rülzheim	4,3	37,0	–	**–**	**4,3**
B 10	Ausbau bei Pirmasens (A 8/A 62, AS Pirmasens – Fehrbach, K 1)	3,1	98,4	–	**–**	**3,1**
B 42	Koblenz – Pfaffendorf Brückenkopf (2. Bauabschnitt)	1,3	63,1	–	**–**	**1,3**
	insgesamt			–	**–**	**8,7**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
			davon		
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	**1995 für den Verkehr freigegeben** **Länge km**	**Ende 1995 in Bau** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Rheinland-Pfalz					
2streifige Bundesstraßen					
B 9 Verlegung Worms/Nord	1,8	30,0	1,0	**1,0**	**0,8**
B 37 Verlegung bei Bad Dürkheim (L 517 – Feuerberg)	5,7	40,6	4,6	**0,5**	**–**
B 41 Verlegung bei Idar-Oberstein (3. Bauabschnitt)	5,0	335,4	3,5	**–**	**1,5**
insgesamt			9,1	**1,5**	**2,3**
Sachsen					
4streifige Bundesstraßen					
B 2/B 184 Ausbau von BAB-A 14 (AS Dübener Straße) bis Stadtgrenze Leipzig	4,1	93,9	–	**4,1**	**–**
insgesamt			–	**4,1**	**–**
Schleswig-Holstein					
4streifige Bundesstraßen					
B 76 Verlegung in Kiel	3,6	173,3	–	**–**	**2,3**
insgesamt			–	**–**	**2,3**
Länder insgesamt					
38 Streckenabschnitte	**134,1**	**2 205,5**	**–**	**–**	**–**
davon:					
16 Teilstrecken	–	653,4	38,0	–	–
9 Teilstrecken, 4streifig	–	264,1	24,3	–	–
7 Teilstrecken, 2streifig	–	389,3	13,7	–	–
davon:					
12 Teilstrecken	**–**	**343,6**	**–**	**18,8**	**44,0**
8 Teilstrecken, 4streifig	**–**	**224,5**	**–**	**15,1**	**29,9**
4 Teilstrecken, 2streifig	**–**	**119,1**	**–**	**3,7**	**14,1**
damit:					
7 Teilstrecken	–	311,6	21,3	–	–
5 Teilstrecken, 4streifig	–	212,8	19,1	–	–
2 Teilstrecken, 2streifig	–	98,8	2,2	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon:					
7 Teilstrecken	**–**	**311,6**	**–**	**21,3**	**–**
5 Teilstrecken, 4streifig	**–**	**212,8**	**–**	**19,1**	**–**
2 Teilstrecken, 2streifig	**–**	**98,8**	**–**	**2,2**	**–**
vollständig für den Verkehr freigegeben					

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Tabelle 12: Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme		Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	davon bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben Länge km	**1995 für den Verkehr freigegeben** **Länge km**	**Ende 1995 in Bau** **Länge km**
1		2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
4streifige Bundesstraßen						
B 14	Neubau zwischen Waiblingen (B 14/B 29) und Stuttgart/Wangen (B 10/ B 312 alt) 1. und 2. Bauabschnitt	10,7	318,2	10,7	**2,2**	**–**
B 29	Ortsumgehung Schorndorf	6,2	137,6	–	**–**	**6,2**
B 30	Neubau von nördlich Baindt (Egelsee) bis Ravensburg/Eschach (1. bis 3. und 5. Bauabschnitt)	12,7	248,9	12,7	**3,9**	**–**
B 31	Ortsumgehung Freiburg/Ost	7,0	9,9*)	–	**–**	**0,1**
B 31	Ortsumgehung Döggingen	3,5	125,6	–	**–**	**1,6**
B 462	Ausbau von Rastatt bis Rotenfels	6,7	52,0	–	**–**	**6,7**
B 535	Verlegung bei Schwetzingen/Ost bis Leimen (B 3) ohne Knoten (A 5)	5,0	67,8	–	**–**	**5,0**
2streifige Bundesstraßen						
B 3	Ortsumgehung Bühl-Ottersweier	7,8	33,2	–	**–**	**7,8**
B 3	Ortsumgehung Sasbach und Achern	4,9	41,4	2,8	**–**	**2,1**
B 3	Verlegung bei Hofweier	3,2	15,5	–	**–**	**0,2**
B 10	Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen	1,8	91,4	–	**–**	**1,8**
B 10	Verlegung bei Enzberg	2,5	18,9	–	**–**	**2,5**
B 27	Nordumgehung Rottweil	2,9	23,2	–	**–**	**0,1**
B 27 a	Verlegung zwischen Stuttgart-Stammheim und Stuttgart-Zuffenhausen	2,5	38,8	–	**–**	**1,2**
B 29	Westumgehung Aalen (westlich Aalen-Baiershofen, A 7)	12,6	173,2	–	**–**	**2,0**
B 31	Neubau zwischen Stockach und Überlingen (Tierheim-Kreuzung)	12,3	116,4	9,6	**9,6**	**2,7**
B 31	Verlegung zwischen Immenstaad und Friedrichshafen	10,2	89,4	–	**–**	**1,3**
B 31	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau	5,8	34,3	0,5	**–**	**5,3**
B 32	Ortsumgehung Altshausen	2,9	27,3	–	**–**	**0,1**
B 33	Ortsumgehung Hausach	4,1	107,7	4,1	**4,1**	**–**
B 35	Ortsumgehung Karlsdorf	7,0	75,0	–	**–**	**0,5**
B 38 a	Verlegung von der B 3 bei Weinheim bis zur Landesgrenze BW/HE	1,5	53,6	–	**–**	**1,5**
B 45	Ortsumgehung Mauer	3,8	40,3	–	**–**	**3,8**
B 293	Ortsumgehung Eppingen	6,5	36,7	–	**–**	**6,5**
B 297	Ortsumgehung Neckartailfingen	3,0	46,5	3,0	**3,0**	**–**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)
*) Vorleistung für privatfinanzierte Maßnahme

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –

Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme		Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben km	davon 1995 für den Verkehr freigegeben km	 Ende 1995 in Bau km
1		2	3	4	5	6
noch Baden-Württemberg						
B 311	Verlegung bei Meßkirch (2. Bauabschnitt)	1,5	21,2	–	–	**0,5**
B 311	Ortsumgehung Ertingen	3,5	36,1	–	–	**0,5**
B 317	Neubau zwischen Weil am Rhein (B 3) und Lörrach (Zollfreie Straße)	4,0	95,5	–	–	**2,0**
B 317	Ortsumgehung Zell	1,6	42,1	–	–	**0,6**
B 462	Verlegung in Gernsbach	2,2	100,7	–	–	**2,2**
B 462	Ortsumgehung Schramberg-Sulgen	4,0	18,2	**4,0**	**4,0**	–
B 465	Teilortsumgehung Bad Urach	1,2	12,1	1,2	**0,2**	–
B 465	Ortsumgehung Münsingen (1. Bauabschnitt)	2,0	10,0	2,0	**2,0**	–
B 518	Verlegung bei Wehr	4,0	54,0	–	–	**2,0**
	Insgesamt					
	34 Ortsumgehungen	**171,1**	**2 412,7**	–	–	–
	davon					
	10 Teilstrecken	–	879,1	46,6	–	–
	2 Teilstrecken, 4streifig	–	567,1	23,4	–	–
	8 Teilstrecken, 2streifig	–	312,0	27,2	–	–
	davon					
	8 Teilstrecken	–	**417,1**	–	**29,0**	**66,8**
	2 Teilstrecken, 4streifig	–	**141,8**	–	**6,1**	**19,6**
	6 Teilstrecken, 2streifig	–	**275,3**	–	**22,9**	**47,2**
	damit					
	7 Ortsumgehungen	–	761,6	37,7	–	–
	2 Ortsumgehungen, 4streifig		567,1	23,4	–	–
	5 Ortsumgehungen, 2streifig		194,5	14,3	–	–
	vollständig für den Verkehr freigegeben					
	davon					
	7 Ortsumgehungen	–	**761,6**	–	**37,7**	–
	2 Ortsumgehungen, 4streifig		**567,1**	–	**23,4**	–
	5 Ortsumgehungen, 2streifig		**194,5**	–	**14,3**	–
	vollständig für den Verkehr freigegeben					
Bayern						
4streifige Bundesstraßen						
B 8	Verlegung östlich bei Würzburg	2,2	47,5	0,8	**0,8**	**1,4**
B 11	Verlegung bei Deggendorf	3,2	121,8	1,0	–	**2,2**
B 17 a	Neubau der Westtangente Augsburg (2. Bauabschnitt: B 2 neu bis Holzweg)	2,5	88,6	2,5	**2,5**	–
B 173	Neubau Lichtenfels – Zettlitz (1. Bauabschnitt: Ortsumgehung Lichtenfels)	3,8	35,5	–	–	**3,8**
B 469	Verlegung von Obernburg bis Trennfurt (Ortsumgehung Wörth-Trennfurt, 1. Fahrbahn)	7,9	80,8	5,7	**1,6**	**0,6**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme		Länge km	Kosten [1]) Mio. DM	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben km	davon 1995 für den Verkehr freigegeben km	davon Ende 1995 in Bau km
1		2	3	4	5	6
noch Bayern						
2streifige Bundesstraßen						
B 2	Ortsumgehung Heroldsberg	4,3	26,0	4,3	**4,3**	–
B 2	Ortsumgehung Pöcking	5,2	29,1	1,7	–	**3,5**
B 8	Ortsumgehung Emskirchen	6,7	46,1	4,1	–	**2,6**
B 11	Ortsumgehung Regen	2,3	46,8	–	–	**2,3**
B 12	Ortsumgehung Kumreut	6,0	30,0	–	–	**4,7**
B 16	Verlegung von Bernhardswald bis Nittenau	14,8	83,1	–	–	**14,8**
B 16	Ortsumgehung Genderkingen (B 2 bis Rain a. Lech)	7,0	40,2	–	–	**1,0**
B 16	Verlegung in Günzburg	3,0	55,9	0,8	–	**1,8**
B 21	Ortsumgehung Bad Reichenhall (1. Bauabschnitt, Knotenpunkt Nord)	2,0	31,2	–	–	**2,0**
B 22	Ortsumgehung Speichersdorf	4,0	8,8	–	–	**4,0**
B 25	Ortsumgehung Baldingen	3,3	16,7	1,5	–	**1,8**
B 27	Ortsumgehung Retzbach	3,2	24,1	1,9	–	**2,3**
B 31	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau	5,2	64,2	2,5	–	**2,7**
B 85	Ortsumgehung Ruderting	3,6	20,0	–	–	**3,6**
B 299	Ortsumgehung Kaltenbrunn	6,4	15,0	6,4	**6,4**	–
B 299	Ortsumgehung Gebenbach	3,2	6,9	3,2	**3,2**	–
B 299	Verlegung westl. Neuötting	4,0	42,9	4,0	**4,0**	–
B 299	Ortsumgehung Plankstetten	1,8	8,0	–	–	**1,8**
B 300	Ortsumgehung Peutenhausen	6,0	17,9	3,6	**3,6**	**2,4**
B 303	Ortsumgehung Schirnding	4,6	44,3	4,6	**1,2**	–
B 388	Ortsumgehung Vordersarling	2,7	8,0	–	–	**2,7**
B 388	Ortsumgehung Pfarrkirchen	6,6	44,1	–	–	**6,6**
B 470	Verlegung bei Illesheim	2,5	14,4	–	–	**2,5**
B 470	Ortsumgehung Muggendorf	2,2	12,0	–	–	**2,2**
B 472	Ortsumgehung Peiting (B 23 bis B 472)	4,6	23,9	0,3	–	**3,1**
	Insgesamt					
	30 Ortsumgehungen	**134,8**	**1 133,0**	–	–	–
	davon					
	17 Teilstrecken	–	454,5	48,9		–
	4 Teilstrecken, 4streifig	–	201,7	10,0		–
	13 Teilstrecken, 2streifig	–	252,8	38,9		–
	davon					
	9 Teilstrecken	–	**235,2**	–	**27,6**	**76,4**
	3 Teilstrecken, 4streifig	–	**122,1**	–	**4,9**	**8,0**
	6 Teilstrecken, 2streifig	–	**113,1**	–	**22,7**	**68,4**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten [1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon 1995 für den Verkehr freigegeben	davon Ende 1995 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Bayern					
damit					
6 Ortsumgehungen	–	223,7	25,0	–	–
1 Ortsumgehung, 4streifig	–	88,6	2,5	–	–
5 Ortsumgehungen, 2streifig		135,1	22,5		
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
6 Ortsumgehungen		**223,7**		**25,0**	
1 Ortsumgehung, 4streifig	**–**	**88,6**	**–**	**2,5**	**–**
5 Ortsumgehungen, 2streifig		**135,1**	**–**	**22,5**	**–**
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Hamburg					
4streifige Bundesstraße					
B 433 Ortsumgehung Fuhlsbüttel (einschl. Anbindung an BAB A 7)	9,0	391,9	–	–	6,2
Insgesamt					
1 Ortsumgehung	**9,0**	**391,9**		**–**	**–**
davon					
1 Teilstrecke	**–**	**–**	**–**	**–**	**6,2**
– Teilstrecke, 4streifig	**–**	**–**	**–**	**–**	**6,2**
– Teilstrecke, 2streifig	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Hessen					
2streifige Bundesstraßen					
B 3 Ortsumgehung Bad Nauheim (A 5/B 3 bis B 3/L 3134)	7,8	58,0	7,8	6,6	–
B 3 Ortsumgehung Darmstadt/Arheiligen	4,5	41,3	–	–	4,5
B 38 Neubau von der Ldgrz. HE/BW bis nördl. Reisen (einschl. Tunnel)	3,7	101,7	–	–	3,3
B 44 Verlegung zwischen Stockstadt a. Rhein und nördl. Gernsheim (B 426)	7,3	36,1	–	–	7,3
B 45 Ortsumgehung Bruchköbel/Roßdorf und Bruchköbel	5,9	27,9	5,9	4,8	–
B 45 Neubau von Tannenmühle (B 448) bis Rodgau/Jügesheim	4,0	114,0	–	–	4,0
B 251 Ortsumgehung Wolfhagen/Istha	4,4	20,6	–	–	4,4
B 252 Ortsumgehung Arolsen/Helsen und Arolsen	3,5	22,5	–	–	3,5
B 254 Ortsumgehung Großenlüder	2,6	17,3	1,7	–	0,9
B 255 Ortsumgehung Gladenbach/Erdhausen	1,8	7,5	–	–	1,8

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten[1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon 1995 für den Verkehr freigegeben	 Ende 1995 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Hessen					
B 417 Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof	5,1	41,5	–	–	5,1
B 455 Verlegung bei Oberursel	5,2	51,2	–	–	5,2
B 486 Ortsumgehung Langen (K 168 – B 3)	3,8	54,4	–	–	3,8
Insgesamt					
13 Ortsumgehungen	**59,6**	**594,0**	–	–	–
davon					
3 Teilstrecken	–	97,2	15,4	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
3 Teilstrecken, 2streifig	–	97,2	15,4	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	**71,8**	–	**11,4**	**43,8**
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Teilstrecken, 2streifig	–	**71,8**	–	**11,4**	**43,8**
damit					
2 Ortsumgehungen	–	85,9	13,7	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	85,9	13,7	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
2 Ortsumgehungen	–	**85,9**	–	**13,7**	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	**85,9**	–	**13,7**	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Mecklenburg-Vorpommern					
4streifige Bundesstraße					
B 106 Ortsumgehung Schwerin (Süd- und Westumgehung)	10,6	75,0	4,6	0,8	3,0
2streifige Bundesstraßen					
B 5 Ortsumgehung Boizenburg	7,4	32,7	7,4	7,4	–
B 96 Ortsumgehung Greifswald	9,4	53,5	–	–	0,2
B 96 Ortsumgehung Neustrelitz (1. und 2. Bauabschnitt)	8,8	62,5	4,6	–	–
B 104 Ortsumgehung Brüel	3,0	16,4	–	–	3,0
B 105 Ortsumgehung Kröpelin	3,7	20,8	3,7	3,7	–
B 111 Neubau der Peenebrücke bei Wolgast	0,8	64,2	–	–	0,8

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten [1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon 1995 für den Verkehr freigegeben	davon Ende 1995 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Mecklenburg-Vorpommern					
Insgesamt					
7 Ortsumgehungen	**43,7**	**325,1**	–	–	–
davon					
4 Teilstrecken	–	118,8	20,3	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	32,6	4,6	–	–
3 Teilstrecken, 2streifig	–	86,2	15,7	–	–
davon					
3 Teilstrecken	–	**59,2**	–	**11,9**	**7,0**
1 Teilstrecke, 4streifig	–	**5,7**	–	**0,8**	**3,0**
2 Teilstrecken, 2streifig	–	**53,5**	–	**11,1**	**4,0**
damit					
2 Ortsumgehungen	–	53,5	11,1	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	53,5	11,1	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
2 Ortsumgehungen	–	**53,5**	–	**11,1**	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	**53,5**	–	**11,1**	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Niedersachsen					
4streifige Bundesstraße					
B 3 Verlegung von südlich Bovenden bis nördlich Göttingen	3,0	34,5	–	–	**3,0**
2streifige Bundesstraßen					
B 3 Ortsumgehung Pattensen	6,9	44,7	6,9	**6,9**	–
B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Bovenden	7,6	97,6	5,3	–	**2,3**
B 4 Ortsumgehung Uelzen	12,6	70,9	–	–	**12,6**
B 4 Ortsumgehung Braunlage (2. Bauabschnitt)	1,8	13,2	1,8	**1,8**	–
B 64 Stahle (NW) – Allersheim: Nordumgehung Holzminden	4,1	50,6	–	–	**4,1**
B 80 Ortsumgehung Hedemünden	3,4	27,7	1,7	**1,7**	**1,7**
B 82 Verlegung westlich Langelsheim bis nördlich Goslar	8,3	93,8	–	–	**8,3**
B 83 Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck	11,0	108,7	–	–	**11,0**
B 188 Ortsumgehung Warmenau/Kästorf	4,6	25,5	4,6	**4,6**	–
B 210 Ortsumgehung Suurhusen	2,4	11,2	2,4	**0,8**	–

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten [1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon **1995 für den Verkehr freigegeben**	davon **Ende 1995 in Bau**
	km	Mio. DM	km	**km**	**km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
B 210 Westlich Jever (L 808) bis Roffhausen: Ortsumgehung Jever	6,9	61,4	–	**–**	**6,9**
B 213 Ortsumgehung Nordhorn	8,2	59,0	8,2	**1,8**	**–**
B 241 Verlegung bei Ellierode	3,3	15,9	–	**–**	**3,3**
Insgesamt					
14 Ortsumgehungen	**84,1**	**714,7**	**–**	**–**	**–**
davon					
7 Teilstrecken	–	249,4	30,9	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
7 Teilstrecken, 2streifig	–	249,4	30,9	–	–
davon					
6 Teilstrecken	**–**	**127,7**	**–**	**17,6**	**50,2**
– Teilstrecke, 4streifig	**–**	**–**	**–**	**–**	**3,0**
6 Teilstrecken, 2streifig	**–**	**127,7**	**–**	**17,6**	**47,2**
damit					
6 Ortsumgehungen	–	127,7	17,6	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
6 Ortsumgehungen, 2streifig	–	127,7	17,6	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
6 Ortsumgehungen	**–**	**127,7**	**–**	**17,6**	**–**
– Ortsumgehung, 4streifig	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
6 Ortsumgehungen, 2streifig	**–**	**127,7**	**–**	**17,6**	**–**
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Nordrhein-Westfalen					
4streifige Bundesstraßen					
B 54 Neubau Hüttentalstraße Weidenau – Siegen	3,3	235,8	1,1	**–**	**2,2**
B 62 Neubau Hüttentalstraße Siegen/West – Landesgrenze bei Niederschelden einschl. Abzweig Eiserfeld	4,4	138,4	2,1	**–**	**–**
2streifige Bundesstraßen					
B 9 Westumgehung Geldern	5,1	29,1	2,8	**2,8**	**2,3**
B 57 Westumgehung Rheindalen	3,7	23,8	3,7	**3,7**	**–**
B 59 Ortsumgehung Stommeln	7,2	60,9	7,2	**7,2**	**–**
B 64 Neubau Driburg/Herste – Brakel/Riesel (K 39)	6,7	42,4	6,7	**6,2**	**–**
B 64 Neubau Höxter/Albaxen – Holzminden (Anteil NW ohne Weserbrücke)	6,8	25,0	–	**–**	**6,8**
B 64 Neubau Höxter/Albaxen – Holzminden (Anteil NW mit Weserbrücke)	0,8	28,8	–	**–**	**0,8**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –

Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme		Länge	Kosten [1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon 1995 für den Verkehr freigegeben	davon Ende 1995 in Bau
		km	Mio. DM	km	km	km
1		2	3	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen						
B 65	Südumgehung Minden (Haddenhausen/ Barkhausen, K 30 – B 61 n)	5,2	32,1	0,7	–	–
B 70	Ortsumgehung Neuenkirchen (B 499 – Rheine)	5,3	31,3	–	–	5,3
B 221	Westumgehung Niederkrüchten	2,9	13,6	2,9	2,9	–
B 234	Verlegung in Wetter	1,0	14,0	–	–	0,2
B 236	Ortsumgehung Schmallenberg	2,8	34,0	–	–	2,8
B 239	Ortsumgehung Löwendorf	3,9	14,5	3,9	3,9	–
B 251	Ortsumgehung östlich Brilon	3,4	17,6	3,4	3,4	–
B 264	Ortsumgehung nördlich Langerwehe	4,6	21,3	–	–	4,6
B 474	Ortsumgehung Coesfeld	2,7	12,4	2,7	2,7	–
B 475	Westumgehung Sassenberg	3,5	18,1	3,5	3,5	–
B 475	Nordumgehung Soest	4,6	38,4	–	–	4,6
B 515	Ortsumgehung Menden/Lendringen	3,9	66,0	–	–	3,9
B 525	Neubau Holthausen – Gescher (östlich K 14 – L 608 n)	8,1	21,0	8,1	4,8	–
	Insgesamt					
	21 Ortsumgehungen	**89,9**	**918,5**	–	–	–
	davon					
	13 Teilstrecken	–	389,8	48,9	–	–
	2 Teilstrecken, 4streifig	–	144,7	3,3	–	–
	11 Teilstrecken, 2streifig	–	245,1	45,6	–	–
	davon					
	10 Teilstrecken	–	**228,5**	–	**41,1**	**33,5**
	– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	**2,2**
	10 Teilstrecken, 2streifig	–	**228,5**	–	**41,1**	**31,3**
	damit					
	9 Ortsumgehungen	–	224,3	42,1	–	–
	– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
	9 Ortsumgehungen, 2streifig	–	224,3	42,1	–	–
	vollständig für den Verkehr freigegeben					
	davon					
	9 Ortsumgehungen	–	**224,3**	–	**42,1**	–
	– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
	9 Ortsumgehungen, 2streifig	–	**224,3**	–	**42,1**	–
	vollständig für den Verkehr freigegeben					
Rheinland-Pfalz						
4streifige Bundesstraßen						
B 41	Ortsumgehung Weinsheim-Rüdesheim	9,0	106,9	9,0	4,5	–
B 41	Verlegung zwischen Bad Kreuznach (B 428) und Welgesheim (A 61)	6,3	148,9	6,3	3,1	–

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme		Länge	Kosten[1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon 1995 für den Verkehr freigegeben	davon Ende 1995 in Bau
		km	Mio. DM	km	km	km
1		2	3	4	5	6
noch Rheinland-Pfalz						
B 266	Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	204,3	4,5	–	–
B 50	Ortsumgehung Argenthal	4,5	40,2	–	–	4,5
2streifige Bundesstraßen						
B 9	Ortsumgehung Guntersblum	2,4	29,6	–	–	2,4
B 10	Ortsumgehung Rinnthal-Sarnstall	4,4	138,2	–	–	4,4
B 10	Ortsumgehung Annweiler	4,8	138,6	2,5	2,5	2,3
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg	6,8	33,0	3,5	–	–
B 47	Ortsumgehung Monsheim	4,5	23,6	4,5	3,2	–
B 54	Teilortsumgehung Diez	1,5	10,5	0,5	–	1,0
B 255	Ortsumgehung Boden	2,9	35,1	–	–	2,9
B 256	Verlegung von Neuwied bis Oberbieber	4,1	92,5	2,2	–	1,9
B 257	Ortsumgehung Altenahr	5,5	107,9	–	–	5,5
B 260	Ortsumgehung Bad Ems	4,2	227,1	0,6	0,6	3,6
B 270	Verlegung bei Lauterecken einschl. Ortsumgehung Lonnweiler und Heinzenhausen	4,6	42,6	3,6	–	1,0
B 271	Ortsumgehung Grünstadt – A 6	5,7	38,7	3,2	–	2,1
B 271	Verlegung von Bad Dürkheim bis Neustadt	11,0	93,1	–	–	11,0
B 274	Ortsumgehung Nastätten	5,0	25,0	–	–	5,0
B 413	Ortsumgehung Herschbach	3,0	10,8	2,8	–	0,2
	Insgesamt					
	19 Ortsumgehungen	**96,9**	**1 546,6**	–	–	–
	davon					
	12 Teilstrecken	–	656,4	43,2	–	–
	3 Teilstrecken, 4streifig	–	393,0	19,8	–	–
	9 Teilstrecken, 2streifig	–	263,4	23,4	–	–
	davon					
	5 Teilstrecken	–	**248,2**	–	**13,9**	**47,8**
	2 Teilstrecken, 4streifig	–	**126,8**	–	**7,6**	**4,5**
	3 Teilstrecken, 2streifig	–	**121,4**	–	**6,3**	**43,3**
	damit					
	3 Ortsumgehungen	–	279,4	19,8	–	–
	2 Ortsumgehungen, 4streifig	–	255,8	15,3	–	–
	1 Ortsumgehung, 2streifig	–	23,6	4,5	–	–
	vollständig für den Verkehr freigegeben					
	davon					
	3 Ortsumgehungen	–	**279,4**	–	**19,8**	–
	2 Ortsumgehungen, 4streifig		**255,8**	–	**15,3**	–
	1 Ortsumgehung, 2streifig	–	**23,6**	–	**4,5**	–
	vollständig für den Verkehr freigegeben					

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –

Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten[1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon 1995 für den Verkehr freigegeben	davon Ende 1995 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
Saarland					
4streifige Bundesstraße					
B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,0	117,4	4,0	–	1,0
2streifige Bundesstraßen					
B 51 Ortsumgehung Saarlouis/Fraulautern-Roden	7,0	99,0	–	–	3,9
B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf	3,4	62,9	–	–	3,4
Insgesamt					
3 Ortsumgehungen	**15,4**	**279,3**	–	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	93,9	4,0	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	93,9	4,0	–	–
– Teilstrecke, 2streifig	–	–	–	–	–
davon					
– Teilstrecke	–	–	–	–	**8,3**
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	**1,0**
– Teilstrecke, 2streifig	–	–	–	–	**7,3**
Sachsen					
4streifige Bundesstraßen					
B 93 Neubau zwischen Meerane und Zwickau	13,6	286,9	13,6	2,1	–
B 174 Ortsumgehung Zschopau-Gornau	6,9	118,7	–	–	6,9
2streifige Bundesstraßen					
B 6/B 115 Ortsumgehung Görlitz	6,5	43,6	6,0	–	0,5
B 107 Ortsumgehung Eilenburg	3,6	19,9	–	–	3,6
B 170 Ortsumgehung Dippoldiswalde	1,2	12,2	–	0,8	0,4
Insgesamt					
5 Ortsumgehungen	**31,8**	**481,3**	–	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	327,2	19,6	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	286,9	13,6	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	40,3	6,0	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	**52,4**	–	**2,9**	**11,4**
1 Teilstrecke, 4streifig	–	**44,3**	–	**2,1**	**6,9**
1 Teilstrecke, 2streifig	–	**8,1**	–	**0,8**	**4,5**
damit					
1 Ortsumgehung	–	286,9	13,6	–	–
1 Ortsumgehung, 4streifig	–	286,9	13,6	–	–
– Ortsumgehung, 2streifig	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten[1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon: 1995 für den Verkehr freigegeben	davon: Ende 1995 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Sachsen					
davon					
1 Ortsumgehung	**–**	**286,9**	**–**	**13,6**	**–**
1 Ortsumgehung, 4streifig	**–**	**286,9**	**–**	**13,6**	**–**
– Ortsumgehung, 2streifig	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Sachsen-Anhalt					
2streifige Bundesstraßen					
B 71 Ortsumgehung Haldensleben	3,4	16,0	0,6	0,6	2,8
B 79 Ortsumgehung Dardesheim	4,0	29,4	4,0	2,5	–
B 80/B 86 Ortsumgehung Sangershausen (1. Bauabschnitt)	1,5	13,3	1,5	1,5	–
B 91 Ortsumgehung Weißenfels	7,0	163,1	2,5	–	4,5
B 107 Ortsumgehung Genthin	3,7	49,0	–	–	3,7
B 180 Ortsumgehung Egeln-Süd	2,1	5,9	2,1	2,1	–
B 180 Ortsumgehung Freyburg-Nordspange	1,6	4,5	–	–	1,6
B 188 Ortsumgehung Mieste	4,9	9,5	4,9	4,9	–
B 188 Ortsumgehung Stendal-Süd	6,5	46,1	–	–	6,5
B 189 Ortsumgehung Groß Schwechten	3,0	10,3	–	–	3,0
B 189 Ortsumgehung Barleben	5,4	60,0	–	–	5,4
B 190 Ortsumgehung Arendsee	6,5	16,1	6,5	6,5	–
Insgesamt					
12 Ortsumgehungen	**49,6**	**423,2**	**–**	**–**	**–**
davon					
7 Teilstrecken	–	135,3	22,1	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
7 Teilstrecken, 2streifig	–	135,3	22,1	–	–
davon					
6 Teilstrecken	**–**	**66,0**	**–**	**18,1**	**27,5**
– Teilstrecke, 4streifig	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
6 Teilstrecken, 2streifig	**–**	**66,0**	**–**	**18,1**	**27,5**
damit					
5 Ortsumgehungen	–	74,2	19,0	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
5 Ortsumgehungen, 2streifig	–	74,2	19,0	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
5 Ortsumgehungen	**–**	**74,2**	**–**	**19,0**	**–**
– Ortsumgehung, 4streifig	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
5 Ortsumgehungen, 2streifig	**–**	**74,2**	**–**	**19,0**	**–**
vollständig für den Verkehr freigegeben					

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten [1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon: 1995 für den Verkehr freigegeben	davon: Ende 1995 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
Schleswig-Holstein					
2streifige Bundesstraßen					
B 76 Ortsumgehung Eutin	6,6	53,9	6,6	6,6	–
B 205 Südumgehung Neumünster	16,9	80,9	6,3	3,1	0,1
B 502 Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf	9,2	92,9	–	–	0,5
Insgesamt					
3 Ortsumgehungen	**32,7**	**227,7**	–	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	84,1	12,9	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Teilstrecken, 2streifig	–	84,1	12,9	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	**68,7**	–	**9,7**	**0,6**
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Teilstrecken, 2streifig	–	**68,7**	–	**9,7**	**0,6**
damit					
1 Ortsumgehung	–	53,9	6,6	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	53,9	6,6	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
1 Ortsumgehung	–	**53,9**	–	**6,6**	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	**53,9**	–	**6,6**	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Thüringen					
2streifige Bundesstraßen					
B 62 Ortsumgehung Bad Salzungen	2,9	12,8	–	–	2,9
B 94 Verlegung in Greiz einschl. Elsterbrücke	0,5	15,4	0,3	0,2	–
Insgesamt					
2 Ortsumgehungen	**3,4**	**28,2**	–	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	9,2	0,3	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	9,2	0,3	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	**6,2**	–	**0,2**	**2,9**
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	**6,2**	–	**0,2**	**2,9**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten [1])	bis Ende 1995 für den Verkehr freigegeben	davon 1995 für den Verkehr freigegeben	davon Ende 1995 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Thüringen					
damit					
1 Ortsumgehung	–	15,4	0,5	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	15,4	0,5	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
1 Ortsumgehung	**–**	**15,4**	**–**	**0,5**	**–**
1 Ortsumgehung, 2streifig	**–**	**15,4**	**–**	**0,5**	**–**
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Länder insgesamt					
164 Ortsumgehungen	**822,0**	**9 476,2**	**–**	**–**	**–**
davon					
79 Teilstrecken	–	3 494,9	313,1	–	–
14 Teilstrecken, 4streifig	–	1 719,9	78,7	–	–
65 Teilstrecken, 2streifig	–	1 775,0	234,3	–	–
davon					
54 Teilstrecken	**–**	**1 581,0**	**–**	**183,4**	**382,4**
9 Teilstrecken, 4streifig	**–**	**440,7**	**–**	**21,5**	**54,4**
45 Teilstrecken, 2streifig	**–**	**1 140,3**	**–**	**161,9**	**328,0**
damit					
43 Ortsumgehungen	–	1 619,4	206,7	–	–
6 Ortsumgehungen, 4streifig	–	631,3	54,8	–	–
37 Ortsumgehungen, 2streifig	–	988,1	151,9	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
43 Ortsumgehungen	**–**	**1 619,4**	**–**	**206,7**	**–**
6 Ortsumgehungen, 4streifig	**–**	**631,3**	**–**	**54,8**	**–**
37 Ortsumgehungen, 2streifig	**–**	**988,1**	**–**	**151,9**	**–**
vollständig für den Verkehr freigegeben					

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)

Tabelle 13: Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG an Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG an Bundesstraßen					
Land Bundesstraße Teilstrecke		1995 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1995 in Bau Ort (in/bei)	Kosten [1]	
				insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1		2	3	4	5
Bayern					
B 15	Landshut–Rosenheim: Wasserburg a. Inn–Rosenheim	–	**Schechen**	7 200	2 400
B 304	Altenmarkt–Traunstein: Traunreut–Traunstein	–	**Nußdorf**	9 300	3 100
Hessen					
B 44	Frankfurt/Main–Mannheim: Groß-Gerau–Bürstadt	–	**Groß-Rohrheim**	20 986	13 343
Niedersachsen					
B 3	Hannover–Göttingen: Northeim–Walkenried	–	**Northeim**	40 796	25 773
B 188	Gifhorn–Wolfsburg: bei Wolfsburg [2]	–	**Vorsfelde**	12 366	7 869
B 214	Celle–Braunschweig: östl. Uetze (B 188/B 214) –Braunschweig [2]	–	**Ohof**	15 721	10 005
B 244	Salzwedel–Helmstedt: Brome–Velpke [2]	–	**Velpke**	11 155	7 099
B 403	Nordhorn–Ochtrup: Nordhorn–Bad Bentheim	–	**Bad Bentheim**	38 365	24 305
B 444	B 188 (östl. Uetze)–Peine: Eltze–Edemissen	–	**Wehnserhorst**	12 815	8 155
Nordrhein-Westfalen					
B 233	Unna–Kamen: Unna–Königsborn	–	**Königsborn**	22 425	14 823
Rheinland-Pfalz					
B 256	Andernach (B 9)–Mayen: Kruft–Thür	–	**Mendig**	7 050	4 486

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1995)
[2]) Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 14: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen						
Bundesautobahn Teilstrecke		Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten[1]) Mio. DM	Baustoff
1		2	3	4	5	6
1995 für den Verkehr freigegeben						
A 2	Magdeburg–BAB A 10 (AD Werder): AS Brandenburg–AS Lehnin	1	Hochstraße Nahmitz	246	20,0	Spannbeton
A 4	Chemnitz–Dresden: AS Hainichen–AD Nossen .	2	Talbrücke Kleine Strieges	357	22,0	Spannbeton
A 10	Berliner Ring: AS Berlin–Hellersdorf	3	Mühlenfließbrücke	742	28,5	Stahl
A 39	Braunschweig–BAB-A 7 (AD Salzgitter): AK Braunschweig-Süd– AK Wolfsburg/Königslutter	4	Tunnel Heidberg	379	17,4	Stahlbeton
A 70	Schweinfurt–Bayreuth: AS Schweinfurt– AS Schonungen	5	Mainbrücke Oberndorf	375	13,1	Spannbeton
	AK Bamberg–AS Roßdorf . .	6	Hangbrücke Würgau	413	16,9	Stahlverbund
A 72	Chemnitz–Hof: AS Zwickau-Ost– AS Zwickau-West	7	Talbrücke Wilkau Haßlau	671	59,8	Stahlverbund
A 100	Berlin: AK Schöneberg– AS Alboinstraße	8	Kreuzungsbauwerk S-Bahn	64	37,7	Spannbeton/ Stahlverbund
A 281	Bremen	9	Hochstraße	671	29,0	Spannbeton
A 661	Bad Homburg–Darmstadt: AS Frankfurt a. M.–Seckbach–AS Hanauer Landstraße	10	Galerie Seckbacher Landstraße	225	21,7	Spannbeton
		11	Talbrücke Seckbach	265	12,9	Spannbeton
Ende 1995 in Bau						
A 1	Dortmund–Köln: AS Remscheid–AS Wuppertal-Süd	12	Neubau (1. Überbau) und Umbau (2. Überbau) Talbrücke Diepmannsbach	275	41,2	Spannbeton/ Stahlverbund
A 2	Magdeburg–BAB A 10 (AD Werder): AS Magdeburg–AS Lostau .	13	Elbebrücke Hohenwarte	327	40,9	Stahlverbund
		14	Vorlandbrücken Hohenwarte	832	62,2	Spannbeton
A 2	Braunschweig–Magdeburg: AK Wolfsburg– AS Königslutter	15	Scheppaubrücke	508	41,6	Spannbeton
A 4	Erfurt–Dresden: AS Jena–AK Hermsdorf	16	Talbrücke Zeitzgrund	285	21,3	Spannbeton
	AS Schmölln–AS Meerane	17	Pleißetalbrücke	550	50,8	Spannbeton
	AS Hainichen–AD Nossen	18	Muldebrücke Siebenlehn	413	42,2	Stahlverbund
	AD Nossen–AS Dresden–Neustadt	19	Saubachtalbrücke	263	21,8	Spannbeton
		20	Elbebrücke Dresden	500	60,8	Stahlverbund

[1]) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1995

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen						
Bundesautobahn Teilstrecke		Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten[1]) Mio. DM	Baustoff
1		2	3	4	5	6
A 7	Füssen–Bdgrz. D/A	21	Grenztunnel	1 270	31,8	Stahlbeton
A 9	Nürnberg–Berlin (A 10): AS Schnaittach–AS Hormersdorf	22	Talbrücke Schnaittach	2 428	95,6	Spannbeton
		23	Talbrücke Simmelsdorf	300	15,1	Spannbeton
	AD Bayreuth/Kulmbach–AS Bad Berneck	24	Talbrücke Lanzendorf	1 092	71,3	Spannbeton
	AS Dessau-Süd–AS Dessau Ost	25	Muldebrücken	585	43,1	Spannbeton
A 10	Berliner Ring: AS Berlin-Köpenick–AS Berlin-Hellersdorf	26	Kalkgrabenbrücke	238	48,5	Stahlverbund
	AS Phöben–AS Leest	27	Havelbrücke	704	40,0	Stahl
A 12	Berlin (A 10)–Frankfurt-Oder: AS Frankfurt/Oder–Bdgrz. D/PL	28	Oderbrücke Frankfurt	556	58,4	Stahlbeton
A 14	AK Magdeburg (A 2)–Halle	29	Schrotetalbrücke	492	27,6	Stahlverbund
		30	Talbrücke Sülze	196	12,7	Spannbeton
A 20	Lübeck–Rostock: AS Grevesmühlen–AD Wismar	31	Talbrücke Triwalk	390	17,3	Spannbeton
		32	Poischower Mühlenbach-brücke	313	16,2	Spannbeton
A 38	Halle–Leipzig	33	Saalebrücke Schkortleben	860	52,7	Stahlverbund
A 39	Braunschweig–BAB–A 7 (AD Salzgitter): AK Braunschweig-Süd–AK Wolfsburg/Königslutter	34	Lindenbergtunnel	690	19,1	Stahlbeton
A 46	Hagen–Brilon: AS Uentrop–AS Meschede .	35	Talbrücke Sülte	653	30,6	Spannbeton
		36	Tunnel Olpe	1 020	44,9	Stahlbeton
		37	Ruhrtalbrücke Wennemen	414	19,0	Spannbeton
A 60	Bitburg–Wittlich: AS Bitburg–AS Badem	38	Nimstalbrücke	781	21,5	Spannbeton
		39	Kylltalbrücke	645	59,3	Spannbeton
A 63	Mainz–Kaiserslautern: AS Kaiserslautern/Ost–AS Göllheim	40	Lohnsbachtalbrücke	271	13,7	Spannbeton
		41	Talbrücke Langmeiler-Senke	205	15,0	Spannbeton
		42	Talbrücke Langmeil	276	15,5	Spannbeton
A 81	Würzburg–Stuttgart: AS Stuttgart-Feuerbach–AD Leonberg	43	Engelbergbasistunnel	4 620	Privat Finanz.	Stahlbeton
A 96	Memmingen–München: AS Oberpfaffenhofen–AS Schöffelding	44	Tunnel Eching	684	24,6	Stahlbeton

[1]) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1995

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen						
Bundesautobahn Teilstrecke		Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten [1]) Mio. DM	Baustoff
1		2	3	4	5	6
A 98	Weil am Rhein–Singen: AS Lörrach–Waldshut-Tiengen	**45**	**Bürgerwaldtunnel**	**1 520**	73,8	Stahlbeton
A 99	Autobahnring München: Autobahndreieck Feldmoching–AK A 8	**46**	**Tunnel Allach**	**1 400**	161,3	Spannbeton
A 100	Berlin: AD Tempelhof–Neukölln . . .	**47**	**Tunnel Britz**	**1 700**	77,8	Stahlbeton

[1]) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1995

Tabelle 15: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen						
Bundesstraße	Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten [1]) Mio. DM	Baustoff
1		2	3	4	5	6
1995 für den Verkehr freigegeben						
B 2	Wittenberg–Leipzig	**51**	**Muldebrücken Bad Düben (3 Bauwerke)**	**399**	20,0	Spannbeton
B 4	Bad Harzburg–Nordhausen	**52**	**Hasselkopftunnel**	**220**	6,0	Stahlbeton
B 30	Weingarten–Friedrichshafen	**53**	**Tunnel Ravensburg**	**430**	33,8	Stahlbeton
B 33	Haslach–Triberg	**54**	**Sommerbergtunnel**	**1 085**	38,0	Stahlbeton
B 41	Kirn–Ingelheim	**55**	**Gräfenbachtalbrücke**	**430**	19,5	Spannbeton
		56	**Trogbauwerk Ippesheim**	**860**	39,8	Stahlbeton
B 61	Löhne–Minden	**57**	**Weserbrücke Porta Westfalica**	**372**	33,0	Stahlverbund
B 169	Plauen–Chemnitz	**58**	**Bahnhofsbrücke Aue**	**306**	13,7	Spannbeton
B 229	Langenfeld–Solingen	**59**	**Trog Immigrath**	**450**	12,9	Stahlbeton
B 297	Tübingen–Nürtingen	**60**	**Tunnel und Trog Neckartailfingen**	**1 370**	30,4	Spannbeton
B 317	Lörrach–Titisee	**61**	**Tunnel Langenfirst**	**270**	13,3	Stahlbeton
Ende 1995 in Bau						
B 8	Würzburg–Kitzingen	**62**	**Kürnachtalbrücke**	**265**	14,5	Spannbeton
B 10	Landau–Pirmasens	**63**	**Barbarossatunnel**	**790**	28,7	Stahlbeton
		64	**Löwenherztunnel**	**900**	39,9	Stahlbeton
		65	**Staufertunnel**	**1 038**	43,2	Stahlbeton
		66	**Kostenfelstunnel**	**304**	13,0	Stahlbeton
B 10	Karlsruhe–Pforzheim	**67**	**Tunnel Grötzingen mit Trogbauwerken**	**1 108**	53,6	Stahlbeton
B 11	Deggendorf	**68**	**Lärmschutzbauwerk**	**330**	19,6	Stahlbeton
B 29	Waiblingen–Aalen	**69**	**Tunnel Grafenberg und Sünchen**	**510**	20,6	Stahlbeton
		70	**Schornbachtalbrücke**	**618**	33,1	Spannbeton
		71	**Wieslaufbrücke**	**340**	18,5	Spannbeton
		72	**Kochertalbrücke**	**311**	13,6	Spannbeton
B 31	Freiburg–Stockach	**73**	**Tunnel Döggingen**	**1 160**	77,8	Stahlbeton
B 50	Bernkastel-Kues	**74**	**Moselbrücke**	**148**	13,8	Stahlverbund
B 51	Bremen–Bassum	**75**	**Trogbauwerke Bassum**	**463**	11,3	Stahlbeton
B 51	Saarbrücken–Bdgrz. D/F	**76**	**Trog Kleinblittersdorf**	**265**	11,8	Stahlbeton
B 54/B 62	Siegen–Betzdorf	**77**	**Ziegenbergtunnel**	**662**	33,4	Stahlbeton
		78	**Brücke Schemscheid**	**763**	28,5	Spannbeton
		79	**Hochstraße Siegen**	**504**	45,4	Spannbeton
B 64	Höxter–Holzminden	**80**	**Weserbrücke Holzminden**	**557**	22,5	Stahlverbund
B 76	Kiel–Schleswig	**81**	**Tunnel Eichhofstraße/ Hasseldicksdamm**	**246**	30,3	Stahlbeton

[1]) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand: 31. Dezember 1995)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen						
Bundesstraße	Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten [1]) Mio. DM	Baustoff
1		2	3	4	5	6
B 91	Halle–Weißenfels	82	Saalebrücke Weißenfels	792	50,2	Spannbeton
B 96	Stralsund–Bergen auf Rügen	83	Strelasundbrücke	540	18,7	Stahlverbund
B 101	Freiberg–Meißen	84	Elbebrücke Meißen	330	24,7	Stahlverbund
B 111	Wolgast–Ahlbeck	85	Peenebrücke Wolgast	256	70,0	Stahl
B 174	Chemnitz–Marienberg	86	Talbrücke Zschopau	408	27,3	Spannbeton
B 236	Lünen–Schwerte	87	Emscherbrücke Dortmund–Hörde	333	11,4	Spannbeton
B 239	Lübbecke–Herford	88	Elsetalbrücke	526	13,1	Spannbeton
B 256	Neuwied–Altenkirchen	89	Aubachtalbrücke	321	17,0	Spannbeton
B 257	BAB-A 565 (AS Grafschaft)–Adenau	90	Ditschardtunnel Altenahr	565	90,0	Stahlbeton
B 433	Norderstedt–Hamburg	91	Tunnel Holtkoppel	800	38,5	Stahlbeton
		92	Tunnel Kronstieg	420	74,3	Stahlbeton
		93	Tunnel Alsterkrugchaussee	320	49,5	Stahlbeton
B 462	Rastatt–Freudenstadt	94	Tunnel und Trog Gernsbach	2 063	72,0	Stahlbeton
B 515	Menden–B 229 nördlich Balve	95	Talbrücke Hönne	428	14,4	Spannbeton

[1]) Baukosten ohne Grunderwerb (Stand: 31. Dezember 1995)

Tabelle 16: Neubau von Bundesautobahnen
– Vollzogene und voraussichtliche Fertigstellungen 1996 und 1997 –
Stand: 30. September 1996

Neubau von Bundesautobahnen
Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1996

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamtkosten Mio. DM	Fertigstellung
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	NW	A 46	Heinsberg–Wuppertal	AS Heinsberg bis AS Hückelhoven-Ost	12	10,7	129,7	26. Februar
				Bereich AS Hückelhoven	2	0,3		
2	BY	A 70	Bamberg–Bayreuth	östl. AK Bamberg bis Drosendorf	21	4,4	26,0	3. Mai
3	HE	A 480	Wetzlar–Gießen	Bereich Wetzlarer Kreuz	12	0,2	12,0	15. Mai
				Wetzlarer Kreuz bis Blasbach (L 3053)	1	1,5		
4	BY	A 70	Bamberg–Bayreuth	Drosendorf bis AS Scheßlitz	21	5,6	34,0	20. Juni
5	NW	A 59	Dinslaken–Duisburg	AS Dinslaken West (B 8) bis AS Dinslaken-Hiesfeld	12	1,2	21,0	28. Juni
6	BY	A 96	Lindau–München	Eching bis Stegen	12	1,3	19,0	2. August
7	NI	A 33	Osnabrück–Paderborn	AS Hilter bis AS Dissen-Nord	12	3,3	39,2	30. August
8	RP	A 63	Mainz–Kaiserslautern	Steinbach (L 394) bis AS Winnweiler	12	8,3	119,3	23. September
9	BE	A 100	Stadtring Berlin	Suadicanistraße bis Aboinstraße	2	0,6	18,0	3. Oktober
10	RP	A 60	St. Vith–Wittlich	Heisdorfer Talbrücke	2	0,9	15,7	Oktober
11	ST	A 14	Magdeburg–Halle	Alt Mödewitz (B 6) bis AS Löbejün	12	10,4	120,0	Oktober
12	BY	A 95	Lindau–München	Stegen bis Walchstadt	21	4,6	69,0	November
13	SN	A 4	Dresden–Görlitz	AS Weißenberg bis AS Nieder Seifersdorf	12	7,8	82,3	Dezember
14	BY	A 93	Hof–Regensburg	AS Rehau-Nord bis AS Rehau-Süd	21	2,7	26,4	Dezember
15	NI	A 28	Leer–Delmenhorst	Aufstufung nach Umbau der B 75 AS Ganderkesee-Ost bis AS Delmenhorst-Hasport	–	6,0	102,0	Dezember

Zusammenstellung der voraussichtlichen Fertigstellungen 1996

Art der Bauleistung		Typ*)	Länge km
zweibahnig		12	43,2
1. Fahrbahn		1	1,5
2. Fahrbahn; mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB		21	17,3
Aufstufung		–	6,0
	Netzverlängerung insgesamt:	–	**68,0**
2. Fahrbahn als Ergänzung einer einbahnigen BAB		2	1,8
	Bauleistung insgesamt:		**69,8**

*) 12 = 2bahnig 1 = 1. Fahrbahn 2 = 2. Fahrbahn 21 = 2. Fahrbahn mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB

Neubau von Bundesautobahnen
Zusammenstellung der voraussichtlichen Fertigstellungen 1997

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamtkosten Mio. DM	Fertigstellung
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	NI	A 39	Wolfsburg–Braunschweig	AS Braunschweig-Rautheim bis AK Braunschweig-Süd	12	3,1	84,0	Juli
2	SN	A 4	Dresden–Görlitz	Gröditz bis westl. AS Weißenberg	2	1,4	15,0	Juli
3	RP	A 1	Köln–Trier	AS Daun/Darscheid bis AD Vulkaneifel	12	3,8	63,7	Juli
4	RP	A 63	Mainz–Kaiserslautern	AS Winnweiler bis Lohnsfeld (B 40)	12	2,4	57,0	August
5	ST	A 14	Magdeburg–Halle	AS Magdeburg-Olvenstedt bis AS Magdeburg/Langenweddingen	12	10,8	153,9	August
6	SL	A 8	Luxemburg–Saarbrücken	AS Perl/Borg bis Scheuerwald	1	7,1	166,0	September
				Scheuerwald bis AS Merzig-Wellingen	12	2,2		
				AS Merzig-Wellingen bis Büdingen	1	1,8		
7	BW	A 98	Weil–Schaffhausen	AS Tiengen-West bis AS Tiengen-Ost	1	3,1	109,7	September
8	MV	A 20	Lübeck–Rostock	AS Grevesmühlen bis AS Wismar-West	12	16,4	193,2	Oktober
9	MV	A 20	Lübeck–Rostock	AS Wismar-West bis AS Wismar-Ost	12	10,0	177,6	November
10	ST	A 38	Göttingen–Halle	AS Merseburg bis Rippach (B 87)	12	9,3	193,7	Dezember
11	BY	A 6	Nürnberg–Waidhaus	AS Pleystein-Lohma bis Waidhaus (B-GR. D/CZ)	12	9,2	118,0	Dezember
12	BY	A 93	Hof–Regensburg	AS Schönwald bis AS Selb-Nord	12	4,8	54,8	Dezember

Zusammenstellung der voraussichtlichen Fertigstellungen 1997

Art der Bauleistung		Typ*)	Länge km
zweibahnig		12	72,0
1. Fahrbahn		1	10,2
2. Fahrbahn; mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB		21	–
	Netzverlängerung insgesamt:	–	**82,2**
2. Fahrbahn als Ergänzung einer einbahnigen BAB		2	3,2
	Bauleistung insgesamt:		**85,4**

*) 12 = 2bahnig 1 = 1. Fahrbahn 2 = 2. Fahrbahn 21 = 2. Fahrbahn mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB

Tabelle 17: Längenentwicklung *) der Bundesfernstraßen
1950 bis 1996 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	–	24 349,4	–	**26 477,4**	**–**
1951	2 128,0	–	24 327,4	– 22,0	**26 455,4**	**– 22,0**
1952	2 128,0	–	24 327,4	–	**26 455,4**	**–**
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	– 77,0	**26 381,7**	**– 73,7**
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	**26 430,7**	**+ 49,0**
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	**26 660,7**	**+ 230,0**
1956	2 186,6	–	24 553,5	+ 79,4	**26 740,1**	**+ 79,4**
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	– 71,7	**26 742,8**	**+ 2,7**
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	– 1,6	**26 752,4**	**+ 9,6**
1959 [1]	2 420,0	+ 147,8	24 508,3	+ 28,1	**26 928,3**	**+ 175,9**
1960	2 551,2	+ 131,2	24 950,9	+ 442,6	**27 502,1**	**+ 573,8**
1961	2 670,6	+ 119,4	25 262,2	+ 311,3	**27 932,8**	**+ 430,7**
1962	2 830,4	+ 159,8	28 014,3	+ 2 752,1	**30 844,7**	**+ 2 911,9**
1963	2 935,8	+ 105,4	29 206,1	+ 1 191,8	**32 141,9**	**+ 1 297,2**
1964	3 076,9	+ 141,1	29 586,4	+ 380,3	**32 663,3**	**+ 521,4**
1965	3 204,3	+ 127,4	29 906,9	+ 320,5	**33 111,2**	**+ 447,9**
1966	3 371,5	+ 167,2	30 516,1	+ 609,2	**33 887,6**	**+ 776,4**
1967	3 508,4	+ 136,9	31 418,4	+ 902,3	**34 926,8**	**+ 1 039,2**
1968	3 616,6	+ 108,2	31 986,8	+ 568,4	**35 603,4**	**+ 676,6**
1969	3 966,6	+ 350,0	32 047,7	+ 60,9	**36 014,3**	**+ 410,9**
1970	4 110,3	+ 143,7	32 205,0	+ 157,3	**36 315,3**	**+ 301,0**
1971	4 460,6	+ 350,3	32 465,3	+ 260,3	**36 925,9**	**+ 610,6**
1972	4 827,8	+ 367,2	32 590,4	+ 125,1	**37 418,2**	**+ 492,3**
1973	5 258,3	+ 430,5	32 696,0	+ 105,6	**37 954,3**	**+ 536,1**
1974	5 481,0	+ 222,7	32 703,0	+ 7,0	**38 184,0**	**+ 229,7**
1975	5 741,8	+ 260,8	32 594,0	– 109,0	**38 335,8**	**+ 151,8**
1976	6 207,0	+ 465,2	32 518,0	– 76,0	**38 725,0**	**+ 389,2**
1977	6 434,5	+ 227,5	32 460,0	– 58,0	**38 894,5**	**+ 169,5**
1978	6 711,0	+ 276,5	32 292,0	– 168,0	**39 003,0**	**+ 108,5**
1979	7 029,0	+ 318,0	32 252,0	– 40,0	**39 281,0**	**+ 278,0**
1980	7 292,0	+ 263,0	32 248,0	– 4,0	**39 540,0**	**+ 259,0**
1981	7 539,0 [2]	+ 247,0 [2]	32 558,0	+ 310,0 [3]	**40 097,0**	**+ 557,0**
1982	7 806,0 [2]	+ 267,0	32 356,0	– 202,0	**40 162,0**	**+ 65,0**
1983	7 919,0	+ 113,0	32 239,0	– 117,0	**40 158,0**	**– 4,0**
1984	8 080,0	+ 161,0	31 553,0	– 686,0 [4]	**39 633,0**	**– 525,0**
1985	8 198,0	+ 118,0	31 485,0	– 68,0	**39 683,0**	**+ 50,0**
1986	8 350,0	+ 152,0 [5]	31 372,0	– 113,0	**39 722,0**	**+ 39,0**
1987	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	– 4,0	**39 805,0**	**+ 83,0**
1988	8 618,0	+ 181,0	31 196,0	– 172,0	**39 814,0**	**+ 9,0**
1989	8 721,0	+ 103,0	31 108,0	– 88,0	**39 829,0**	**+ 15,0**
1990	8 822,0	+ 101,0	31 063,0	– 45,0	**39 885,0**	**+ 56,0**
1991 [6]	10 854,0	+ 137,0	42 554,0	– 203,0	**53 408,0**	**– 66,0**
1992 [7]	10 955,0	+ 101,0	42 123,0	– 431,0	**53 078,0**	**– 330,0**
1993	11 013,0	+ 58,0	42 169,0	+ 46,0	**53 182,0**	**+ 104,0**
1994	11 080,0	+ 67,0	41 995,0	– 174,0	**53 075,0**	**– 107,0**
1995	11 143,0	+ 63,0	41 770,0	– 225,0	**52 913,0**	**– 162,0**
1996	11 190,0	+ 47,0	41 729,0	– 41,0	**52 919,0**	**+ 6,0**

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen [1]) ab 1959 einschließlich Saarland [2]) einschließlich 24,5 km Anschlußäste [3]) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste [4]) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste [5]) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten [6]) ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1 895 km, Bundesstraßen 11 694 km = Bundesfernstraßen 13 589 km [7]) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333